SKRZYDŁATA POLSKA

ROK VIII (XIV) • WARSZAWA, CZERWIEC 1937 • NUMER 6 (152)

Zorganizujmy zawody turystyczne!

Latanie staje się coraz łatwiejsze i coraz dostępniejsze dla ogółu. Przemija okres romantyczny i bohaterski. Latać dziś nie jest sztuką, ale w dalszym ciągu sztuką jest umieć *dobrze* latać, — ładnie i „z głową".

Z rozwojem lotnictwa musi zmienić się także charakter zawodów lotniczych. Musi być dopasowany do nowych warunków poziom tych zawodów i ich cel, aby stanowiły one nadal wyraz osiąganego w lotnictwie postępu.

Jeszcze dobrze sobie przypominamy ten okres, kiedy to z krajowych zawodów lotniczych (I. Krajowy Konkurs Awionetek, zorganizowany w roku 1927 przez L. O. P. P.) wyłączony został lot okrężny, uważany za zbyt trudną i ryzykowną próbę dla biorących udział w konkursie samolotów. Tak było dziesięć lat temu. Dziś organizowanie pod mianem różnych „zlotów gwiaździstych" latania od świtu do nocy z głównym celem nabicia największej ilości kilometrów jest imprezą pozbawioną głębszego sensu. Wysiłek pilota — owszem, ale po co poświęcać na to aż tyle drogocennych środków?

Dziś mają rację bytu albo zawody będące sprawdzianem przygotowania pilota do zadań, jakie włoży nań państwo w razie wojny (przykładem klasycznym będą tegoroczne Krajowe Zawody Lotnicze, organizowane przez A. R. P.), albo takie, które dają miarę opanowania techniki pilotażu (próbą tego, jeszcze niedoskonałą, są np. mistrzostwa pilotów A. W.), albo wreszcie takie, które są w stanie torować drogę lotnictwu przyszłości i szerzyć propagandę lotniczą tam, gdzie ona jeszcze jest potrzebna i przynosi korzyść.

Należy sobie uprzytomnić, że samolot w Polsce jest znany tylko mieszkańcom większych miast, przy których są lotniska. Znają go oni naogół dobrze i już nawet gdzieniegdzie dostrzega się pewne zblazowanie.

Ale jest jeszcze w Polsce masa osiedli, w których pojawienie się samolotu na ziemi wywołuje wielką sensację, o której mówi się długo i szeroko. A są także i takie zakątki naszej ziemi, nad którymi w ogóle jeszcze samolot nie przelatywał.

Tam trzeba latać. Pokażmy samolot tym, którzy go jeszcze zbliska nie mogli oglądać.

Mamy w klubach sprzęt, który dobrze nadaje się do lądowania na terenach prowizorycznych. Przy zachowaniu wszelkich niezbędnych w tym wypadku środków ostrożności i oględności (ważną rzeczą jest oczyszczenie pola z głazów, usunięcie dołów itp.) — możemy więc siadać bezpiecznie na przygodnych lądowiskach. Nasze przepisy dają dużą swobodę w lądowaniu poza lotniskami. W zasadzie, lądowanie przygodne, przedsiębrane z zachowaniem środków bezpieczeństwa, uwarunkowane jest tylko zgodą właściciela terenu. A miejsc do lądowania w Polsce nie brak. Znajdziemy je w co trzecim majątku i w każdej niemal gminie.

Pomyślmy więc, aby nasze „zloty gwiaździste" i „loty okrężne", polegające na odwiedzaniu wiecznie tych samych, dobrze wszystkim znanych lotnisk urozmaicić. Aby ich program, nic nie tracąc z cech sportowych, dawał zarazem uczestnikom nowe wrażenia, uczył ich czegoś nowego i przyczyniał się do szerzenia propagandy lotniczej tam, gdzie dotychczas jeszcze ona nie dotarła.

Wplatając w trasę lotów lądowania w gościnnych majątkach, można zorganizować małym kosztem, na niewielkim, ale urozmaiconym szlaku bardzo miłe zawody. Gościnnych dworów, przy których znaleźć można odpowiednie pola na lądowisko jest wiele. Zapytajmy o to kpt. Babińskiego.

Kto więc pierwszy zorganizuje lot prawdziwie turystyczny?

Jesień jest najlepszą na to porą.

Szybownictwo jako środek podniesienia kultury technicznej mas

Przykłady niemieckie

Dokonywując w styczniu bież. roku oceny sytuacji naszego szybownictwa w skali międzynarodowej (a doprowadziła nas ona do jak najbardziej pocieszających wniosków), musieliśmy zaraz następnego miesiąca uzupełnić ją przeglądem niektórych zadań, jakich rozwiązanie stanowi konieczność następującego okresu rozwojowego. Nasze zadowolenie rozumieliśmy bowiem jako wynik siły i żywotności polskiego ruchu szybowcowego, stawiającego sobie ponadprzeciętne zadania i przystępującego z całym wysiłkiem do ich realizacji. Bowiem nie sposób sobie wyobrazić poziomu, na którym zastój nie oznaczałby zarazem — upadku.

Obok stworzenia racjonalnej, na solidnych podstawach opartej organizacji latania „wyczynowego", obok specjalnych badań zarówno w zakresie meteorologii, jak i w dziedzinie konstrukcji, na czoło wszystkich zagadnień wysuwa się kwestia postawienia na należytym poziomie przygotowania ludzi; mniej mamy tu na myśli uzupełnienie wiadomości starych pilotów, czy pogłębienie ich techniki latania, więcej natomiast sprawę stosownego formowania nowego pokolenia lotników. Okres pionierów, którzy byli z samej natury materiałem specjalnym, ofiarnym, może nawet — aż nieraz bohaterskim, — należy już do przeszłości. Dzisiaj przychodzą w takt potężnej propagandy nie wybrane jednostki, lecz masy. Nie odmawiając im niczego, musimy jednak zdawać sobie sprawę z innej już teraz atmosfery, która przeto i innych domaga się metod.

O ile sama nauka latania nie pozostawia u nas nic do życzenia, to — jak zaznaczyliśmy właśnie w przeglądzie lutowym *) — druga część pracy nad przygotowaniem szybowników znajduje się w stanie dalekim od ideału.

Całość kształcenia szybownika dzielona jest na „praktyczną" (obejmującą samo latanie) i „teoretyczną", noszącą charakter przygotowania do poprzedniej. Przyjmijmy dla niej bardziej właściwą nazwę „wyszkolenia na ziemi", jako że przecież nie wszystko tu do dziedziny teorii należy zaliczyć, choć w mnogich wypadkach — jak nas uczy praktyka — wiele niestety... teorią tylko pozostaje! Szkolenie na ziemi składać się winno z cyklu wykładów z odpowiednimi ćwiczeniami i pokazami (i to byłaby część teoretyczna) oraz z zajęć praktycznych o wielostronnym charakterze, może bodaj wręcz od specjalnej gimnastyki aż po prace przy warsztacie.

Te ostatnie stanowić będą bezpośredni temat niniejszych rozważań.

Szybowiec, będący pracą własnych a niewprawnych rąk, leżał u początków szybownictwa. Nie zawsze było to przyjemne. Minuta lotu przeciw dwum tygodniom łatania i klejenia — nieraz tylko z najwyższym wysiłkiem wychodziła obronną ręką, choć dziś nie jeden mile sobie tamte chwile wspomina...

To też skoro zdołano zainteresować szybownictwem państwo, postarano się czym prędzej od owej żmudnej konieczności uwolnić. Nie ulega kwestii, że zresztą tylko w ten sposób można było osiągnąć ekonomię czasu, a więc i pieniędzy, słowem potrzebną wydajność szkolenia w pilotażu. Rzecz jednak nie jest tak prosta. Są kraje, gdzie mimo potężnych subwencji szybownicy nadal sobie budują szybowce. Będzie jeszcze o tym mowa dalej.

Zajęcia warsztatowe tyczą się u nas w poważniejszym stopniu jedynie instruktorów. Co się tyczy przeciętnych pilotów, to należy dziękować Bogu, jeśli nie nastręcza im trudności montaż i regulacja szybowca.

Takie postawienie sprawy jest całkiem wystarczające, póki lata się w szkole lub wielkim klubie, — oczywiście pod warunkiem, że tylko doraźne korzyści pewnego opanowania techniki ma się na widoku. I tu, i tam, do dyspozycji jest szereg osób, czuwających nad sprzętem, uprzątających dyskretnie z pola aparaty, które uległy w nierównej walce pilota z maszyną, oraz dostarczających — w miarę możności na każde zawołanie — maszyn nowych, względnie troskliwie wyreparowanych. Pilot spełnił swój obowiązek, skoro poleciał.

---

*) Potwierdził to w numerze kwietniowym kierownik szkoły bezmiechowskiej.

Jednakże dążymy przecież do lotnictwa popularnego, więc mniej lub więcej masowego. Oczekujemy, że kiedyś latanie będzie uprawiane w najmniejszym zakątku, że będziemy mieli rzesze prywatnych właścicieli motoszybowców czy podobnych ekonomicznych płatowców, które podzieliłyby się rolą dzisiejszych samochodów i motocykli, skoro już nie rowerów. Tutaj już z tak arystokratycznymi manierami i... umiejętnościami nic się nie da zrobić. Już sama konserwacja sprzętu wymagać będzie sporego zasobu umiejętności, a jeszcze więcej — stosownego podejścia. Przy tym w okresie wstępnym trzeba zdobyć dla tych małych, wątłych maszynek maksimum zaufania, do czego najpewniejsza droga prowadzi tędy, że się je da do ręki. A teraz kwestia napraw, przynajmniej tych łatwiejszych. W końcu zaś istnieje jeszcze problem amatorskiej budowy (chociażby z gotowymi ważniejszymi i trudniejszymi częściami), kapitalny w dziele popularyzacji samolotu, nie stracony (mimo smutnych sporadycznie doświadczeń) także i w zakresie ekonomii latania; problem, na który bynajmniej nie można dać raz na zawsze zgóry odpowiedzi przeczącej, jako że w ramach odpowiednio szerokiej akcji zdaje się przyrzekać istotne korzyści. Tak np. myślą Francuzi, zrzeszeni w „Fédération Populaire" deputowanego Bossoutrot'a, i ku temu też może dążą Niemcy, jak to dalej bliżej jeszcze zostanie wyłuszczone.

Można jednak, nie wiem jak drobiazgowo, wyliczać wszelkie okazje, kiedy to bezpośredni a gruntowny związek lotnika z techniką jest rzeczą mniej czy więcej nieodzowny, a pomimo to — nie wypowiedzieć bodaj najważniejszego.

Przed miesiącem pisano tu o kulturze technicznej mas, jako o jednym z podstawowych czynników, warunkujących rozwój i siłę lotnictwa. Otóż ten termin nic w sobie nie zawierał przesady ani niewiążącego krasomówstwa. Technika nie tylko służy naszym różnym potrzebom materialnym, nietylko wydłuża i wyostrza nasze zmysły, ale i sama przez się stanowi funkcję kulturalną, zawierającą cenne elementy intellektualne.

Stawiając postulat głębokiego związania lotnika z techniką lotniczą, mamy na myśli nie tylko, aby uzyskał on pewien stopień sprawności w klejeniu żeberek czy pokrywaniu skrzydeł płótnem (choć umiejętność robienia czegoś z tą dozą staranności, uwagi i poczucia odpowiedzialności, jakiej wymaga samolot, jest rzeczą wielką), lecz także owe wartości kulturalne natury ogólnej, nieodzowne w obcowaniu z samolotem i korzystaniu z organizacji latania, a jakże pożyteczne i w wielu innych dziedzinach życia nowoczesnych społeczeństw. Nabycie ich nie jest możliwe bez bezpośredniego zetknięcia się z tworzywem, bez samodzielnego trudu kształtowania go w myśl zrozumianej celowości konstrukcji, bez wzięcia udziału w rozwiniętej organizacji pracy, takiej, jak np. budowa samolotu.

*

Poza szeregiem krajów, w których amatorska budowa kwitnie nadal jeszcze z racji niedostatecznej pomocy państwa, w niektórych, bardzo zaawansowanych, nie tylko nie widzimy jej cofania się, lecz zgoła dalsze postępy. Najbardziej pouczający przykład dają Niemcy.

Oczywiście nie ma mowy, aby tak, jak dawniej, miał uczący się pilotażu sam w trakcie szkolenia reparować podłamaną maszynę. Byłoby to marnotrawstwo czasu i pieniędzy. Natomiast poza tym zachowywana jest proporcja pomiędzy czasem, poświęconym na latanie, a tym, który należy zużyć na pracę. Można powiedzieć, że w wielu wypadkach ta proporcja stwarza zupełnie wyraźnie przewagę budowy...

Trudno powiedzieć, w jakim stopniu chodziło tu o korzyści zewnętrzne, związane bądź z ekonomią latania, bądź z doraźnymi potrzebami przemysłu i wojska, a jaki udział przypada zagadnieniom ogólno kulturalnym. Podlega to wszystko ministrestwu lotnictwa, które innym wszak najwidoczniej służyć ma celom. Możnaby przypuścić, że rozstrzygnęły bieżące zapotrzebowania „Luftwaffe". Mniejsza narazie o to. Osiągnięcia, bez względu na kolejność działających sprężyn, stanowią dorobek wybitny i zasługujący na bliższe zainteresowanie.

W każdym razie dowolna, dosyć przypadkowa i dorywcza działalność w zakresie budowy i remontu szybowców, wykonywana na terenie różnych lokalnych organizacji i kół szybowcowych, ujęta została w „Deutscher Luftsport Verband'zie" w jednolite formy. Budowa sprzętu, owa niewidoczna gdzie indziej dla oka i raczej jako zło konieczne traktowana praca, została podniesiona do godności całkiem równorzędnej z najefektowniejszymi wyczynami latających i przekształcona z czegoś, co jest tylko żmudnym wstępem, na rzecz samodzielną. Na zawodach ogólnokrajowych w Rhön praca drużyn warsztatowych każdej „Landesgruppe" podlega podobnie oddzielnej ocenie, jak przeleciane kilometry pilotów. „Gemeinschaftsleistung" ma właśnie oznaczać, że do lotnictwa należy nie tylko latanie, i że nie tylko w lataniu winien lotnik wkładać swój trud i swój zapał.

W r. 1935 uczyniono dalszy krok naprzód. Urządzono pierwsze zawody rzemieślnicze pod nazwą „Flieger-Handwerker-Wettbewerb", postawione w jednym rzędzie (co do swej ważności) ze słynnym „Deutschlandflug'iem", czy mistrzostwami akrobacji. Impreza wypadła udanie i weszła do stałego programu niemieckiego lotnictwa sportowego. Powtórzona w r. 1936 w Berlinie, a w r. b. — we Wrocławiu, wykazała nowe potrzeby z tej dziedziny i sprowadziła dalszy rozrost organizacji.

W jesieni 1935 r. zostały też otwarte pierwsze szkoły szybowcowe techniczne, pod nazwą „Reichs-Segelflug-Bauschulen". Z uruchomieniem ich program szkolenia technicznego (praktycznego) wygląda, jak następuje: szerokie przygotowanie na terenie poszczególnych „Ortsgruppen", selekcja najzdolniejszych i dalsze szkolenie w „Reichs-Segelflug-Bauschulen", wreszcie próba całego systemu na zawodach rzemieślniczych, do których powołuje się najlepszych absolwentów szkół budowy.

Z nacisku, jaki jest kładziony na selekcję, odnosi się wrażenie, że kryterium celowości stanowią w bardzo wysokim stopniu bezpośrednie potrzeby lotnictwa wojskowego. „Segelflieger-Kapitän" inż. Jahn ujął chyba cele tych szkół jeszcze zbyt ogólnie, mówiąc, że stanowi je „Wehrhaftmachung des deutschen Volkes im Geist und in der Tat" *). Całość bowiem nosi piętno przysposobienia wojskowego raczej na pierwszym planie.

W każdym razie mamy tu szczegółowo opracowany przykład organizacji. Teraz słów parę o szkołach budowy.

Program ich obejmuje całkowity szybowiec, t. zn. zarówno pracę w drzewie (i płótnie), jak i w metalu. Na spawanie położony jest specjalny nacisk, tak że odbywają się specjalne kursy dla spawaczy. O osiągniętych na nich rezultatach świadczy uznanie przemysłu lotniczego dla nowowstępujących robotników, którzy przebyli taką naukę.

Ilość materiału w stosunku do czasu (4 tygodnie) jest bardzo wielka, to też plan przewiduje zajęcia od godz. 6 rano do 19 min. 15 wieczorem. Mimo to jednak uczniowie wytrzymują to zarówno psychicznie, jak i fizycznie zupełnie dobrze **).

Na zakończenie kursu odbywa się pisemny i ustny egzamin, który wraz ze spostrzeżeniami z kursu stanowi podstawę ponownej selekcji. Na kursie spawalniczym dochodzi jeszcze próba praktyczna.

Kierownicy szkół budowy jako główną trudność wysuwają ogromne zróżniczkowanie uczniów pod względem dotychczasowego wykształcenia (zawodu). Sądzą jednak, że zdołali już wytworzyć system, pozwalający na jej pokonanie.

Wyszkolenie kierowników warsztatów dla poszczególnych „Ortsgruppen" musi być rzeczą bardzo wszechstronną. Obok umiejętności technicznych w prostym znaczeniu wchodzą w grę umiejętności organizacyjne. Chodzi tu o ekonomię wysiłku, czasu i środków materialnych.

Niemcy bardzo powoli, lecz systematycznie przygotowują się do sprawy motoszybowca. Narazie szykują się do egzaminu „Motorgleiter'ów", co możnaby przetłumaczyć jako „szybowcowy słabosilnikowiec"; egzaminem tym mają być jesienne zawody w Rangsdorf ***). Stosownie do tego „Reichs-Segelflug-Bauschulen" otrzymają w najbliższym czasie warsztat silnikowy. Trudno nie nazwać tego najroztropniejszą zapobiegliwością.

*) „Uczynienie narodu niemieckiego zdolnym do walki z ducha i z czynu" (Luftwelt. Nr. 4/1937).

**) Skrupulatni Niemcy zanotowali, że uczniom przybywa na wadze.

***) Por. Skrzydlatą, marzec 1937 r.

✲

Pozostawmy już sąsiadów swemu losowi.

Wracając do naszych spraw, do lotnictwa popularnego, musimy pragnąć, aby przygotowanie lotników stało się bardziej pełne, posiadając elementy w tej chwili może jeszcze nie niezbędne, lecz za parę lat najdalej — napewno nieodzowne. Nie mamy przy tym na myśli wyłącznie lotnictwa szybowcowego, choć raczej skłaniamy się sami ku poglądowi, że z różnych względów motoszybowiec stanie się środkiem wędrówek powietrznych bardziej lubianym, niż słabosilnikowy płatowiec. Ale tędy prowadzi droga i do demokratycznego lotnictwa czysto motorowego.

Zeszłoroczna inicjatywa L. O. P. P. odnośnie wysłania na Krajowe Zawody w Ustjanowej osobnych zespołów pomocniczych *) mogła zrodzić nadzieję, że akcja taka zostanie rozszerzona, a młodzi ludzie, którzy całą zimę nudzą się i czekają na szczęśliwy miesiąc, żeby pojechać do Bezmiechowej czy Pińczowa, znajdą pożyteczne dla nich i dla całego ogółu możliwości zadośćuczynienia swym potrzebom lotniczym na drodze pracy nad budową i t. p.

Nic jednak dotąd o tym nie słychać!

Chcielibyśmy też usłyszeć w tym względzie miarodajną opinię oraz stosowną inicjatywę Instytutu Techniki Szybownictwa. Któż jest bowiem bardziej powołany, aby pracować dla przyszłości?

Tadeusz Wasiljew.

Na froncie lotnictwa prywatnego

Grupa Właścicieli Samolotów — jak to już wspominaliśmy — złożyła na ręce Pana Ministra Skarbu memoriał w sprawie rozszerzenia ulg podatkowych, udzielanych nabywcom pojazdów mechanicznych, także na osoby fizyczne i instytucje, zakupujące do celów prywatnych samoloty.

Obecnie nadeszła z Ministerstwa Skarbu oficjalna odpowiedź na memoriał następującej treści:

„Odpowiadając na pismo z dnia 25 marca 1937 r. Ministerstwo Skarbu zawiadamia, że przytoczone przez Aeroklub (Grupę Właścicieli Samolotów) motywy nie uzasadniają konieczności wydawania nowej ustawy w celu rozszerzenia również na samoloty ulg, przyznanych nabywcom pojazdów mechanicznych. Ustawy w ogóle, a w szczególności ustawy wprowadzające ulgi podatkowe, mogą dotyczyć jedynie zjawisk o charakterze masowym, to też prośba Aeroklubu nie nadaje się do pozytywnego załatwienia, albowiem liczba osób prywatnych, nabywających samoloty, nie może być z natury rzeczy znaczna i ograniczy się zapewne do kilkunastu lub najwyżej kilkudziesięciu".

Tak odpisał referent. O jego stanowisku w tej sprawie pisaliśmy w poprzednim numerze.

Atoli podpisujący list Dyrektor Departamentu był innego zdania, dopisał więc atramentem:

„Mimo to, sprawa będzie wzięta pod uwagę przy nowelizacji dekretu o ulgach dla pojazdów mechanicznych".

Jesteśmy bardzo wdzięczni p. Dyr. J. Lubowickiemu za to stanowisko i oczekujemy rezultatów.

Właściciele prywatnych samolotów otrzymali w ubiegłym miesiącu z Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych rachunki za okresową kontrolę samolotów za rok ubiegły. Opłaty wynoszą 20 zł. kwartalnie.

Dotychczas sami właściciele samolotów opłat tych nie ponosili.

*) Por. autora sprawozdanie z Zawodów.

Polskie samoloty na szlaku Północ—Południe

Drobniutką łuską migotliwych fal układają się pod nami wody Bałtyku. Samolot idzie bez wstrząśnień, równiutko — jak gdyby po niewidzialnych szynach wyciągających się w dal, aż do niewidocznego jeszcze Helsingforsu.

Wybiegają naprzeciw nam, w morze, maleńkie, nieregularnie rozsiane wysepki, potem znów granitowe brzegi Finlandii. Nasz Leckheed zatacza szerokie koło i siada na pięknym, niedawno wykończonym lotnisku.

W jednej chwili maszynę otaczają tłumy ciekawych. W pierwszym szeregu, wypatrując oczy, tłoczą się młodzi ludzie, z znaczkami szybowcowymi w klapach. Na niektórych z nich widnieją maleńkie literki SP.

— To wyszkoleni w Bezmiechowej najstarsi fińscy szybownicy. W tej chwili są oni przeważnie instruktorami. Od 2 lat przybyło kilku nowych szybowników, wyszkolonych w Niemczech. Między jednymi i drugimi — „polakami" i „niemcami" — wre teraz zażarta walka o metody szkolenia i lepsze wyniki. Jednak jak dotąd „polacy" są górą.

Szybko upływają krótkie dni pobytu w granitowej stolicy Finlandii. W kraju, w którym porozumieć się można tylko w dwóch językach: po fińsku i po szwedzku. To też, gdy wyruszamy w drogę na Południe, z żalem rozstajemy się z przedstawicielem „Lotu", inż. Dunklem, który przez 4 dni był jedynym łącznikiem ze światem.

W błyskawicznym tempie zmieniają się obrazy mijanych miast. Tallin, Ryga (z drzemiącymi w hangarze szybowcami polskiej konstrukcji) i znów Wilno. Teraz w zawrotnym tempie ucieka pod nami polska ziemia. Obiad w Warszawie. Parę minut drzemki w wygodnej kabinie Douglasa i oto już lądujemy „w objęciach" sympatycznego kierownika urzędu celnego Lwów — Sknilów. Odprawa celna, walutowa, paszportowa odbywają się w błyskawicznym tempie i znów jesteśmy w powietrzu.

Szybko przebiegamy pokoje pięknego, ale pustego dworca w Czerniowcach. Błyskają śniegiem pokryte szczyty Alp Transylwańskich. Na prawo z plątaniny kolejowych borów wyłania się miasto Brasov, od którego płynie ku nam eskadra samolotów, o charakterystycznie wygiętych skrzydłach — to nasze P—11, budowane na podstawie licencji w zakładach w Brasov. W białym, jaskrawym słońcu czerwienią-złotem i błękitem błyskają na skrzydłach samolotów polskiej konstrukcji odznaki rumuńskiego lotnictwa.

Lasem antenowych masztów wita nas lotnisko Baneasa. Wyciągają się na powitanie ręce. Wysoki opalony rtm. Jakubowski, nasz „żelazny" reprezentant w Bukareszcie, p. Zembrzuski (z tych co to ich tylu w Sofii siedzi, że na Południu twierdzą: „Sofia?—to sami Zembrzuscy i jeszcze paru Bułgarów").

Autobus niesie nas poprzez wspaniały bulwar Kisieleff ku miastu. Naokoło tętni wieczornym życiem wielkie, obcojęzyczne miasto. Tutaj w autobusie, którym jedziemy — pasażerowie i załoga, rozmawiamy po polsku. Tak samo jak w Warszawie, Lwowie, czy Wilnie....

Skoro świt, gna nas dalej pęd ku słonecznemu Południu.

Na lotnisku Bożuriszcze w Sofii siadamy obok pięknych, betonowych hangarów, przed którymi w długich szeregach ustawiły się zielone, myśliwskie P—24, które jeszcze tak niedawno oglądałem w Warszawie w czasie malowania na kadłubach emblematów Królestwa Bułgarii.

W porcie lotniczym niespodzianka — spotykamy inż. Wędrychowskiego i pilota Onoszkę, których tutaj zagnały fabryczne interesy.

Niestety, na rozmowę nie ma czasu. Nasz Douglas wyssał już z gumowego węża odpowiednią ilość benzyny i teraz niecierpliwi się, gotów do dalszego lotu.

Znowu góry aż do Salonik, za którymi wita nas cudowny błękit morza, które towarzyszyć nam będzie aż do końca podróży.

I znowu na lotnisku ateńskim spotykamy polską maszynę P—24, tym razem w służbie greckiej...

Zatrzymujemy się tu trochę dłużej. Uzupełniamy zapasy paliwa i wreszcie startujemy do ostatniego etapu lotu...

Samolot siada lekko i równo na betonowych wybiegach wspaniałego lotniska w Lyddzie. Ku maszynie podbiegają opaleni na bronz mężczyźni w korkowych hełmach — to polscy mechanicy. Za nimi urzędnicy „Lotu" i wreszcie ubrany w czerwony fez i granatowy sweter, ze znakami naszych linii, arab Szukri, który porywa za chwile nasze bagaże.

Tak, jak w tej chwili tak i przez cały czas, wzdłuż wielkiej powietrznej drogi, spotykaliśmy reprezentantów dyrekcji Lotu i kierowników ruchu —Polaków. W każdym mieście na lotnisku mieliśmy tę wysepkę polską, na której można się było schronić, w każdej chwili, przed zalewem obcojęzycznego tłumu. I to jest właśnie niezmiernie ważne. Nie każdy może i nie każdy ma czas na to, aby dotrzeć do poselstwa. Ale każdy podróżny poznaje przedstawicieli „Lotu" i każdy może pod ich opiekę się uciec.

Stajemy na rozgrzanej do białości tafli betonu. Wychylające się z poza budynków szerokopalczaste palmy rytmicznym kołysaniem zdają się potwierdzać „tak, tak — jesteśmy w Azji". W dwa dni przelecieliśmy z Północy na Południe przebywając 4.400 km., ponad 9 państwami i 3 morzami.

Wszędzie po drodze spotykaliśmy polskie samoloty. Wszędzie po drodze umacnialiśmy się w poczuciu naszej lotniczej potęgi. I tu też w niedokończonym jeszcze hangarze na krańcu lotniska kryją się zgrabne, czerwone RWD — 13 zakupione w Polsce przez aeroklub tel-avivski. Za parę miesięcy na lotnisku pojawią się polscy instruktorzy, rozpoczną się loty szkolne i treningowe...

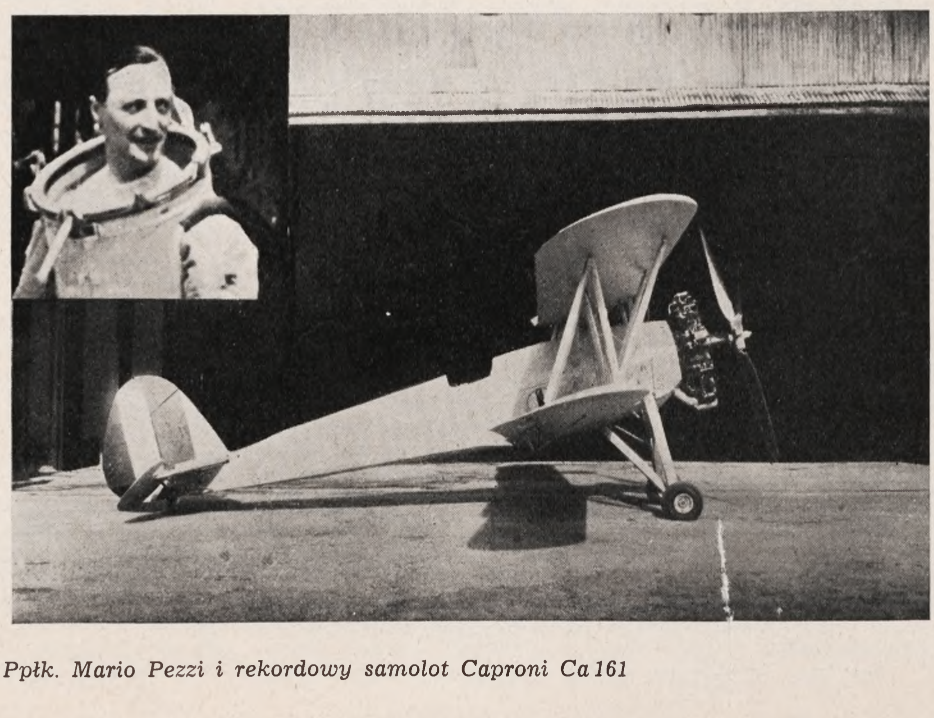
4.400 kilometrów ma linia polska z Północy na Południe. Na tych czterech i pół tysiącach kilometrów dzięki twardemu uporowi lotników, ludność ogląda co dnia polskie samoloty. Co dnia podziwia naszą energię i rozmach.

To jest właśnie najlepsza propaganda Polski. To właśnie najlepiej świadczy o naszej mocarstwowości.

P. Kowalski

Rekord Swain'a pobity

Przed południem 7 maja ppłk.-pil. Mario Pezzi, należący do stałego składu „Reparto Alta Quota" w Montecelio koło Rzymu, pobił na dwupłatowcu Caproni „Ca—161" rekord świata wysokości dla samolotów, będący w posiadaniu Anglii od września ub. roku. Pezzi osiągnął wysokość 15.655 metrów, przewyższając tym samym wyczyn Anglika o przeszło 400 metrów.



Ppłk. Mario Pezzi i rekordowy samolot Caproni Ca 161

Samolot Caproni posiada otwartą kabinę, to też lot wykonany został, podobnie jak poprzednie loty rekordowe, w skafandrze. Skafander, zaprojektowany w „Centro Sperimentale di Guidonia", składa się ze szczelnego kombinezonu z gumowanej tkaniny i metalowego kasku, zaopatrzonego w podgrzewane elektrycznie szklane okienka. Ponieważ na wchodzących w grę wysokościach nie wystarcza dla organizmu zasilanie tlenem, ale musi też być utrzymywane wyższe, niż nazewnątrz, ciśnienie, na pierwszy kombinezon nałożono ciasny drugi, oraz specjalny metalowy gorset, ażeby uniemożliwiły mu one rozdymanie się, tak krępujące ruchy pilota. Poza instalacją, mającą regulować ciśnienie i skład powietrza, skafander został również zaopatrzony w regulowane elektryczne ogrzewanie.

Warto przypomnieć, że w ciągu ostatnich pięciu lat (od 16.IX.1932 r.) rekord wysokości znajdował się 2 razy w posiadaniu Anglii, 2 razy — Francji, a obecnie — również poraz drugi — w posiadaniu Włoch.

Samolot wysokościowy Caproni „Ca 160/161"

Samolot „Ca-160/161" pochodzi w prostej linii od aparatu „Ca-113", który 11 kwietnia 1934 r. wzniósł się (pilot Donati) na 14.433 m, ustalając rekord wysokości, pobity dopiero po przeszło dwu latach (w ciągu lata 1936 r. przez Francuza Detré).

Ostatnio rekord ten znajdował się w posiadaniu Anglika Swain'a; osiągnął on 28 września ub. roku wysokość 15.230 m na płatowcu Bristol 138 *). Jak pamiętamy, był to wolnonośny dolnopłatowiec, który to fakt mógłby nasunąć myśl, że już i w dziedzinie samolotów wysokościowych dwupłat musi ustąpić miejsca jednopłatowi.

Aparat Caproni jest jednak znów dwupłatowcem; wyczyn ppłk. Pezzi dowodzi, że wszelkie sugestie na temat układu, jak wskazana powyżej, są jeszcze co najmniej przedwczesne.

Dane, jakich udzielono na temat „Ca-160/161", są oczywiście nader skąpe. Rozpiętość wynosi 14,25 m, powierzchnia nośna — 35,3 m², długość — 8,25 m, wreszcie wysokość — 3,55 m. Są to wymiary podstawowe dla obu wersyj maszyny, z których jedna („160") wyposażona jest w silnik Alfa Romeo 127 (535 KM na poziomie morza, 161 KM na wysokości 15.000 m), a druga („161") posiada mocniejszy silnik Piaggo XI RC. Samoloty różnią się tym tylko, co wynika z nierównej mocy i wagi silników.

Konstrukcja płatów jest drewniana, kadłuba i usterzenia — metalowa. Śmigło — drewniane. Specjalne ogumienie kół podwozia dostarczyła firma Pirelli.

Silnik „P XI RC" jest najnowszym typem, wyprodukowanym przez zakłady Piaggio. Jest to chłodzony powietrzem, 14-cylindrowy silnik gwiaździsty (2 × 7 cylindrów). Na płatowcu „Ca-161" zabudowano go po nieznacznych zmianach. W tych warunkach jego moc „idealna" przy ziemi wyniosłaby (przy wadze około 600 kg) mniej więcej 1800 KM.

*) Por. Skrzydlatą, Nr. 11/1936.

Ppłk. pil. Mario Pezzi

Jak osiągnąłem wysokość 15.655 metrów

Za pośrednictwem naszych przyjaciół w Rzymie, udało się nam uzyskać artykuł znakomitego lotnika, pisany bezpośrednio po rekordowym locie do stratosfery. Drukujemy go poniżej w możliwie dosłownym przekładzie. Jego prostota i spokój sprawią niezawodnie większe wrażenie na Czytelniku, niż najefektowniejsze opowieści poszukiwaczy przygód. — Red.

Już około 20 dni oczekiwałem na pomyślne warunki.

Myśl, że będę mógł nareszcie dokonać tego, o czym oddawna marzyłem z takim entuzjazmem, stanowiła radosną podnietę i napełniała mi serce weselem.

Oto przyczyna, dla której rozpocząłem swój lot w stanie pogody ducha, co jest tak ważne, gdy potrzeba spokoju, zimnej krwi, pewnej beztroski, — elementów niezmiernie cennych, jeśli się ma podjąć próbę tego rodzaju z nadzieją zwycięstwa.

Uruchomiłem silnik o godz. 10 min. 45. Po krótkim rozbiegu samolot wzniósł się w powietrze z taką lekkością, że nieomal nie odczułem momentu oderwania się od ziemi.

Bez wahania skierowałem go ku górze i skręciłem w prawo, gdyż lewa strona nieba zaciągnęła się chmurami.

Ujrzałem wychodzący mi na spotkanie Rzym, rozrastający się w miarę, jak się doń zbliżałem. Nieco dalej — morze w kolarach perły, spowite w leciutką mgłę.

Po osiągnięciu 1000 metrów zamknąłem skafander, oddzielając się od otaczającej atmosfery.

Gdy się zamknie skafander, doznawane uczucie nie jest przyjemne. Ma się wrażenie zamknięcia w powłoce pozbawionej powietrza. Odgłosy cichną, wydaje się, że nie ma czym oddychać; uczucie samotności miesza się z uczuciem niewygody, zmuszając do pragnienia powrotu „nazewnątrz", do wiatru, który smagając twarz — daje zawrotne uczucie pędu.

Lecz wszystko to — to tylko kwestia przyzwyczajenia, gdyż po kilku chwilach wrażenie słabości i upośledzenie rozprasza się, ustępując miejsca doskonałemu spokojowi.

Spoglądam bacznie na wskazania przyrządów, z których przynajmniej tuzin musi być stale obserwowanych; na pierwszym miejscu — zasilanie tlenem, które mi zapewnić zachowanie niezbędnych sił.

Wszystko idzie jak najlepiej. Wznosiłem się z szybkością 12 — 15 m/sek; ziemia szybko oddalała się. Wysokościomierz pouczał zwięźle: 5.000 — 6.000 — 7.000.

Temperatura smaru — 70°, ciśnienie smaru i benzyny — normalne; działanie gaźnika — znakomite. Okienka skafandra — zupełnie przejrzyste. Ten ostatni fakt cieszył mię całkiem specjalnie, gdyż obawiałem się, aby szyby nie zamgliły się z powodu znacznej ilości pary, jaka musiała się uzbierać wewnątrz skafandra.

Doskonała temperatura. Zupełnie nie zimno.

10.000 metrów. Rozglądam się dookoła. Połowa ziemi zakryta jest chmurami, na horyzoncie — mgła; słaba widoczność przeszkadza mi dojrzeć Adriatyk. Słońce spaja obłoki, które już przewyższyłem, w śnieżną biel, od której aż bolą oczy. Rzym wydaje się niezamieszkały.

Silnik kręci się bardzo równo. Zmieniam zasilanie, które stało się nieco za ubogie w powietrze. Wznoszę się dalej bez przestanku.

Nagle chwyta mnie przestrach. Z silnika biegnie obfita smuga dymu. Mam wrażenie, że wybuchł pożar.

Ale to tylko sekunda. Szybko zdaję sobie sprawę, że chodzi poprostu o chmurę, która tworzy się zawsze, gdy samolot leci na wielkiej wysokości. Smuga zsuwa się na lewo (może wywołuje to strumień śmigła?), ociera się o kadłub i wyciąga w przestrzeń, znacząc mój ślad poprzez przestworza.

Myślę, że osoby, które pozostały tam na dole, na lotnisku, będą mnie mogły dostrzec; zbliża mnie to niejako do przyjaciół. Uczucie sympatii wzbiera we mnie równocześnie z uczuciem wyższości i dumy.

Obłok porzuca mój samolot, jednak nie odrazu, lecz małymi przerwami; kłęby, powstałe w ten sposób, przywracają mi uczucie szybkości.

Zmniejszam zasilanie tlenem, który przypływa ze zbytnią obfitością, wynikłą ze zmniejszonej prężności otaczającego powietrza. Nie myślę o niczym innym, jak tylko o przyrządach.

Skutki znacznej wysokości zaczynają się przejawiać przez osłabienie mocy duchowej.

Jestem na dwunastu tysiącach.

Tu u góry — ma się jakieś żałosne jakby uczucie izolacji. Człowiek czuje się odosobniony, opuszczony... Później nawet i te uczucia rozpraszają się; wysokość stale zmniejsza żywotność organizmu i sprawność myśli.

Marzną mi kończyny. Nastawiam regulator ogrzewania na maksimum. Wkrótce czuję wzrost temperatury; ogrzewanie jest znowu dostateczne. Przyglądam się skrzydłom mego aparatu. Ich sztywność wzmacnia moje siły. Stojaki ani drgną.

Skafander dziwnie trzeszczy; jest to bardzo nieprzyjemne. Daje na niego stosowne ciśnienie, które zachowam na resztę lotu do góry.

13.000.

Aparat wydaje się zmęczony. Szybkość wznoszenia jest dosyć mała. Temperatura smaru trochę wzrosła. Obawiam się, że nie zdołam osiągnąć wyznaczonego celu, lecz ta obawa umacnia moją wolę.

Kontynuuję więc wznoszenie. Doznaję przy tym pewnego uczucia smutku, które odtąd towarzyszyć mi będzie w czasie całego lotu i także po tym, aż do chwili, gdy pracowite obliczenia maksymalnej wysokości dały mi pewność zdobycia rekordu.

Chociaż powoli, wciąż jeszcze się wznoszę. Wariometr wskazuje 2 metry na sekundę, po tym — jeden, wkończu — jeszcze mniej.

Przybyłem. Ruszam drążkiem sterowym w nadziei, że zdołam jeszcze wydobyć ostatnie metry, lecz samolot nie słuchą; przeciwnie, wydaje się, że ma zamiar opaść.

Zawracam ku ziemi.

Tragedia „Hindenburga"

Długi rejestr katastrof sterowców powiększył się w maju o dalszą tragiczną pozycję. Jak doniosła już prasa codzienna, 6 maja spłonął w trakcie lądowania nowy sterowiec niemiecki, L. Z. 129 — „Hindenburg", który w r. ub. zainaugurował połączenie powietrzne Frankfurt — Lakehurst. Katastrofa pociągnęła za sobą 35 ofiar śmiertelnych, w tym znanego dowódcę statków powietrznych, kpt. Lehmanna.

„Hindenburg" wyszedł z Frankfurtu nad Menem 3 maja, rozpoczynając w ten sposób tegoroczną obsługę sterowcową linii do Stanów Zjednoczonych, mając na pokładzie 100 osób załogi i pasażerów. 6 maja o 5 popoł. według czasu miejscowego znajdował się nad New Yorkiem, zataczając dwa koła. Burza zmusiła go do wstrzymania lądowania, to też dopiero o 7-ej wieczór zażądano przez radio poczynienia w Lakehurst przygotowań do zakotwiczenia statku. Początkowo wszystko odbywało się normalnie. Niespodziewanie, w chwili opuszczania się na ziemię, tylną część statku ogarnął płomień, który wkrótce objął cały sterowiec. Gazety podały szczegóły dantejskich scen, jakie się rozegrały, to też nie będziemy już do nich powracać.

Co do przyczyn katastrofy, to istnieje szereg wersyj. Najprawdopodobniejsze wydaje się powstanie iskry naskutek działania elektryczności atmosferycznej lub... od papierosa. Do końca maja śledztwo, w którym biorą udział delegaci niemieccy pod przewodnictwem dr. Eckenera, nie zostało jeszcze ukończone, to też musimy się powstrzymać narazie od wyrażania opinii. W każdym razie, gdyby sterowiec nie był wypełniony wodorem, lecz helem, to następstwa pożaru byłyby bez porównania mniejsze, przynajmniej w odniesieniu do ludzi.

Tragiczny los „Hindenburga" spowodował w Niemczech ogólną żałobę. Wydano zarządzenie wstrzymania komunikacji drugim sterowcem, L. Z. 127, tak długo, aż nie będzie można zastąpić wodoru helem. Jednocześnie gen. Goering wystosował telegram do zakładów budowy „zeppelinów" we Friedrichshafen, nakazujący przyśpieszenie budowy nowego sterowca, L. Z. 130; opuści on stocznię zapewne już w końcu lata lub początku jesieni b. r. Użycie helu, który daje mniejszą siłę podnośną od wodoru, zredukuje jednak poważnie ciężar handlowy; wysoka cena helu zwiększy wybitnie koszty zakładowe, co razem stawia nieco pod znakiem zapytania kwestię rentowności przedsięwzięcia.

Nasz pogląd na sprawę jest tego rodzaju, że z uwagi na ciągłe postępy nieporównanie szybszych łodzi latających i samolotów, okres, w którym sterowce mogłyby wytrzymać z nimi konkurencję, nie skończy się później, jak za jakieś 10 lat, — choć może to nastąpić i prędzej. Zrozumiały upadek zaufania do sterowców po ostatniej katastrofie może potrwać tak długo, że przywrócenie jego wystąpi... już za późno. W każdym razie została zmarnowana znakomita okazja. Wiara w niemieckie „zeppeliny" była już bowiem ostatnio tak wielka, że zarówno w Anglii, jak i w Stanach zamierzano przystąpić do eksploatacji komunikacji sterowcowej. Jak pamiętamy, ostatnia katastrofa w Ameryce miała miejsce w roku 1935 („Macon"), zaś w Anglii — jeszcze dawniej („R. 101"). Rany, zadane przez sterowce nie leczą się więc ani szybko, ani łatwo.

Boleśnie dotkniętemu lotnictwu niemieckiemu składamy nasze wyrazy współczucia. Być może zapał uczniów dr. Eckenera potrafi przezwyciężyć trudności, o których była mowa.

Drobiazgowy opis „Hindenburga" podała Skrzydlata w roku ubiegłym, w zeszycie czerwcowym.

Wyścig Nowy Jork — Paryż

Dnia 1 maja upłynął termin zgłoszeń do zawodów transatlantyckich. Napłynęło 22 zgłoszenia, reprezentujące 6 krajów. Oto ich lista:

1. Scottish Aviation & Engineering Co. — wodnosamolot „Clyde-Clipper" (licencja Burnelli), 2 silniki Rolls-Royce „Kestrel";
2. Amy Johnson — Caudron-Renault „Goëland";
3. A. E. Clouston — samol. De Havilland, 2 silniki Gipsy;
4. A. Papana — samol. Bellanca, 2 silniki Menasco i jeden Ranger;

5 — 7. Francuskie ministerstwo lotnictwa — 1) Farman 2300, 4 silniki Hispano Suiza; 2) Bloch 160, 4 silniki; 3) Amiot 370, dwa silniki Hispano Suiza 12—Y;

8 — 12. A. Biseo, A. Tondi, S. Cupini, U. Fiori, A. Lippi, wszyscy trójsilnikowce Savoia-Marchetti;

13 — 14. G. Gaeta i E. Rolandi, — obaj samoloty Fiat-20;

15 — 16. A. Anzani i V. Suster, — obaj dwusilnikowce Procellaria I, silniki Asso;

17. Cantacuzene — Caudron-Renault „Typhon";

18. Société Transocéanique — samol. Air Couzinet 10, 2 silniki Hispano;

19 — 21. J. Thorne, H. Mervill i J. Mattern — wszyscy dolnopłaty Lockheed „Electra";

22. K. Linder — sam. Junkers Ju — 86, 2 silniki Pratt & Whitney „Hornet".

Pierwsze trzy zgłoszenia wpłynęły z Anglii, czwarte i 17-e — z Rumunii, 5— 7 i 18-e — z Francji, 8 — 16 — z Włoch, 19 — 21 — ze Stanów Zjednoczonych, ostatnie wreszcie napłynęło ze Szwecji. Duża ilość zgłoszeń stanowi wielki sukces wyścigu.

Ostatnimi czasy we Francji zastanawiano się jednak, czy nie przesunąć terminu na przyszły rok. Tymczasem koło połowy maja rząd amerykański wydał formalny zakaz startu do tego wyścigu z Ameryki, tłumacząc, że wypadki, jakie mogłyby się zdarzyć w trakcie zawodów, grożą poderwaniem zaufania do komunikacji powietrznej przez Atlantyk. Trzeba przypuszczać, że w rzeczywistości chodzi o czysto handlowe względy.

Hel — gaz bezpieczeństwa

Katastrofa sterowca „Hindenburg" przypieczętowała opinię, iż łatwo zapalny i wybuchowy wodór nie powinien mieć zastosowania w pasażerskiej komunikacji powietrznej. Ponieważ jednak cios, jaki dotknął niemieckie lotnictwo, nie spowoduje zaniechania budowy statków powietrznych tego typu, nabiera znowu aktualności sprawa zastosowania do wypełniania powłok balonów sterowych niepalnego helu.

„Hindenburg" był wypełniony wodorem, gdyż hel jest gazem rzadkim, stosunkowo dosyć kosztownym i, co najważniejsze, produkcję jego zmonopolizowało jedno tylko państwo na świecie, mianowicie Stany Zjednoczone Ameryki Północnej. Hel można coprawda znaleźć w wielu krajach, w szybach nafty i gazu ziemnego, źródłach mineralnych, gazach wulkanicznych i t. p., jednak występuje on zawsze w tak minimalnych ilościach, że nie ma mowy o normalnej jego eksploatcji dla celów handlowych. Jedynie tylko w Ameryce Północnej, a w szczególności w stanach Kansas, Texas i Colorado, znajdują się obfitsze źródła helu, zazdrośnie strzeżone i obwarowane zakazem wywozu zagranicę tego cennego gazu, którego metr sześcienny kosztował ostatnio około jednego dolara.

Hel jest znany od roku 1868, kiedy został wykryty w widmie słonecznym (stąd jego nazwa od greckiego wyrazu helios — słońce), oraz w gazach, wydobywających się z krateru Wezuwiusza. W roku 1894 udało się wydzielić hel z niektórych rzadkich minerałów, jak kleweit, uranit i torianit. W roku 1905 odkryto w stanie Kansas pierwsze źródło helu, zawierające 1,84% tego pierwiastka. W roku 1908 hel został po raz pierwszy skroplony, przy czym okazał się on płynem bezbarwnym, osiem razy lżejszym od wody.

Produkcja przemysłowa helu została podjęta dopiero podczas wojny i już w tym czasie zaczęto myśleć o zastosowaniu tego gazu do napełniania sterowców.

Ostatnim punktem w historii helu jest uzyskanie tego pierwiastka w postaci ciała stałego, pod ciśnieniem 26 atm. i w temperaturze wyższej o $1^{0}1$ od zera absolutnego. Stało się to w roku 1926.

Stosunkowo znaczna ilość helu znajduje się w atmosferze, gdyż na każdy metr sześcienny powietrza przypada 5 cm. sześc. tego pierwiastka. Hel jest ciałem chemicznie obojętnym, niechętnie łączy się z innymi ciałami a w szczególności z tlenem, dzięki czemu jest niepalny i niewybuchowy. W tym leży jego główna przydatność dla celów żeglugi powietrznej.

W temperaturze 0^{0} C i pod ciśnieniem 760 mm, metr sześcienny wodoru waży 89,8 gr., podczas gdy ta sama ilość helu waży 178,5 gr. Ze względu na większy ciężar helu, wypełniona tym gazem powłoka sterowca mieć będzie mniejszą siłę nośną, niż gdyby była wypełniona wodorem. Poza tym hel jest znacznie droższy od wodoru. Nie ulega jednak wątpliwości, że warto ponieść pewne ustępstwa natury technicznej i finansowej, aby przez zastosowanie helu zamiast wodoru zwiększyć wydatnie bezpieczeństwo.

M. Kr.

VIII. Lot Południowo-Zachodniej Polski im. kpt. pil. Fr. Żwirki

Na całość zawodów składały się następujące konkurencje:

a) **Próba orientacji pilotów.** Polegała ona na odnalezieniu na trasie Kraków — N. Targ miejsca z wyłożonym nowym kursem. Lecąc po zmienionym kursie, trzeba było odnaleźć wyłożoną literę „T", rzucić meldunek i lecieć do N. Targu. Na trasie N. Targ — Dębica znajdowała się tylko litera T, nad nią należało rzucić meldunek i lecieć już wprost do Krakowa. Ci, co litery nie znaleźli, obowiązani byli lecieć aż do Dębicy, tam rzucić meldunek i dopiero wracać do Krakowa. Na całej trasie obowiązywała regularność lotu.

b) **Próba orientacji załóg.** Po uzupełnieniu paliwa i załóg zawodnicy startowali do drugiej próby, mianowicie do lotu okrężnego, na trasie podzielonej na dwa etapy: Kraków — Katowice — Bielsko — Żywiec — N. Targ — Ustjanowa — Lwów i Lwów — Zamość — Mielec — Sandomierz — Kielce — Częstochowa — Kraków. Na pewnych odcinkach były do wykonania zadania, o których zawodników poinformowano na 2 minuty przed startem.

Na takim odcinku trzeba było znaleźć cyfrę arabską, nad nią zmienić kurs w kierunku punktu w terenie, oznaczonym tą samą cyfrą na załączonej mapie, tam odszukać literę T, rzucić meldunek i dolecieć do lotniska docelowego. W próbie tej również obowiązywała regularność lotu na wszystkich odcinkach z wyjątkiem Częstochowa — Kraków. Tu trzeba było w czasie lotu nabrać wysokości, aby nad lotniskiem w Krakowie wykonać trzecią próbę:

c) **spiral podwójną** i

d) **lądowanie w prostokącie.**

Zapowiedzianą próbę startu przez bramkę na życzenie władz odwołano.

Dnia 15 maja na lotnisku w Krakowie stanęło 20 maszyn z trójką lwowskich „Galkarów" (RWD-13) na czele. Na odprawie, zakrapianej obficie smaczną „Ovomaltiną" podano zawodnikom ostatnie zmiany w regulaminie, rozlosowano kolejność startu i udzielono szczegółowych informacji. W tym czasie walizki nasze niepostrzeżenie powędrowały na liczne kwatery w mieście.

W niedzielę o 7-ej rano rozpoczął się start do pierwszej próby. Zawodnicy krakowscy tym razem mieli zatroskane miny — pogoda dopisała. Za to pozostali czuli się w górach jak u siebie w domu.

Zadania byłyby wykonane w 100%, gdyby nie to, że cyfry i litery T, wyłożone na trasie, tak starannie kryły się przed okiem, jakby je kto przeszkolił w obronie przeciwlotniczej. Kilku zawodnikom z pomocą przyszły takie mapy, co wypadają z samolotu akurat nad punktem kontrolnym. Szkoda, że nie było ich więcej...

Piękna pogoda sprawiła, że lot wzdłuż gór zamienił się na bardzo miły spacer, dający możność podziwiania w perspektywie groźne, pokryte śniegiem zbocza Babiej Góry, panoramę Tatr i liczne doliny upstrzone mrowiem podhalańskich uzdrowisk. Tylko Ustjanowa rozczuliła się na nasz widok, witając nas krótkim, ulewnym deszczem z gradem. Za to klubowy Ford formalnie szalał z radości po lwowskim bruku, unosząc nas ze Skniłowa na zasłużony posiłek w gościnnych podwojach lokalu Aeroklubu Lwowskiego.

W poniedziałek o godz. 14.30 wszyscy zawodnicy zgrupowali się na lotnisku w Częstochowie, aby wystartować w kolejności do Krakowa i wykonać tam ostatnie dwie próby.

Spiral — jak spiral, ale lądowanie w prostokącie wypadło słabo. Całodzienny lot i przebywanie na dużej wysokości na ostatnim etapie ujemnie wpłynęły na ocenę szybkości i wysokości przy lądowaniu na tak ograniczonym terenie.

Organizacja zawodów bez zarzutu, przemyślana w szczegółach i sprężysta. Prezes klubu, p. płk. Kalkus, wciągnął do roboty pp. oficerów 2 p. lot.

Regulamin sprawił niespodziankę. Wszyscy starzy „typowani" zawodnicy zawiedli. Szczególny pech, zlekceważenie, czy rezygnacja? Warto było przecież ten puchar krakowiakom zabrać, bo i tak mieli nagród dość.

Ogólne wrażenie bardzo miłe. Warto było lecieć.

Henryk Jackowski

Wyniki „VIII Lotu Południowo-Zachodniej Polski".

Nr. konkursowy	NAZWISKO PILOTA I TOWARZYSZA ORAZ KLUB	Typ samolotu	Próba orientacji pilota. Suma punktów po odjęciu karnych	Próba orientacji załóg. Suma punktów po odjęciu karnych	Ogólna ilość punktów za regularność w lotach na orientację	Suma punktów za próby orientacji pilotów i załóg	Wyczyny: Spiral	Wyczyny: Lądowanie	Wyczyny: Suma punktów za wyczyny	Ogólna ilość punktów osiągniętych w zawodach	Kolejność w ogólnej klasyfikacji
1	Kowalski — Kozioł, Lwów . .	RWD-13	—	24	132	392	20	—	20	412	11
2	Zwoliński—Tyszkowska, Lwów	RWD-13	24	31	133	422	20	—	20	442	7
3	Żabski — Wielkoszewski, Lwów	RWD-13	—	6	148	358	25	—	25	383	17
4	Sym — Łopatniuk, Lwów . .	RWD-5	27	3	118	412	10	—	10	422	9
5	Szarek — Siekierski, Lwów .	RWD-5	—	19	139	380	25	—	25	405	13
6	Murłowski — Siadek, Katowice	RWD-5	12	14	177	349	3	—	3	352	19
8	Petrusewicz — Kucharski, Gdańsk	RWD-8	—	16	132	384	10	—	10	394	14
9	Kamocki — Jackowski, Warsz.	RWD-8	—	21	137	384	—	—	—	384	16
10	Chałupnik — Rojek, Kraków.	RWD-8	48	16	74	490	10	—	10	500	3
13	Praschill — Curus-Bachleda, Gdańsk	RWD-8	28	9	61	476	13	—	13	489	5
14	Pietrzyk — Korski, Kraków .	RWD-8	19	27	20	492	20	—	20	514	2
15	Uszacki — Wiśniewski, Biała.	RWD-8	—	1	122	379	3	—	3	382	18
16	Urban — Szulc, Warsz. . . .	RWD-8	—	—23	105	372	17	—	17	389	15
17	Talarczyk — Paul, Poznań . .	RWD-8	4	— 4	84	416	3	—	3	419	10
18	Wróblewski Al. — Wróblewski Łódź	RWD-8	5	16	106	415	22	—	22	437	8
19	Zieliński — Sławiński, Toruń.	RWD-9	8	19	112	425	25	—	25	450	6
20	Baranowski—Kochański, Lwów	RWD-8	27	28	69	486	10	—	10	496	4
21	Dec — Klein, Kraków . . .	RWD-8	24	36	38	522	22	20	42	564	1
22	Grom — Myszkowski, Biała .	RWD-8	24	—25	89	410	—	—	—	410	12

Uwaga· Nr. konkurs. 7 — (Pani La Pierre i dr La Pierre z Aeroklubu Lwowskiego) i Nr. konkurs. 11 — (P. Tyrała i p. Dudzik) — nie ukończyły zawodów. Nr. konkurs. 12 — (P. Żeligowski i p. Chorąży z Aeroklubu Wileńskiego) — nie dolecieli do Krakowa w dn 15.V. i wycofali się z zawodów.

Mistrzostwa pilotów Aeroklubu Warszawskiego o puchar „Skrzydlatej Polski"

Aeroklub Warszawski — jak to już donosiliśmy w poprzednim numerze — organizuje w dniach 12 — 13 czerwca wewnętrzne mistrzostwa klubowe o nagrodę przechodnią „Skrzydlatej Polski". Zawody mają pobudzić rywalizację sportową wśród pilotów, szczególnie młodszych, dla których przewidziane są specjalne nagrody. Wynik mistrzostw będzie zarazem wskazówką dla komisji sportowej klubu przy wyznaczaniu załóg na krajowe zawody lotnicze.

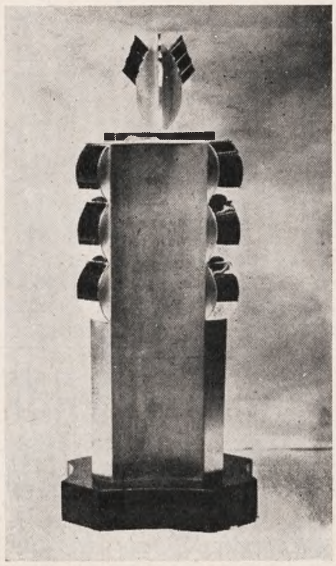
Zainteresowanie zawodami jest bardzo duże. Zgłosiło się 39 pilotów, w tym dwie pilotki. Reprezentowane są wszystkie roczniki i grupy. Od seniorów do pilotów najmłodszych, którzy licencję otrzymali dopiero w roku bieżącym.

W podanym w poprzednim numerze Skrzydlatej regulaminie zaszła zmiana. Mianowicie na życzenie Ministerstwa Komunikacji Aeroklub skreślił próbę szybkości minimalnej, jako zagrażającą całości sprzętu. Próba lądowania ze stojącym śmigłem przeniesiona została na Okęcie.

Kierownictwo zawodów spoczywa w rękach komendanta Ośrodka P. W. Lot. przy A. W., p. kpt. pil. St. Cwynara. Zastępcą kierownika jest por. inż. M. Kaczanowski, sekretarzem zawodów p. mgr. St. Lasocki.

Do zawodów zgłosili się następujący piloci — członkowie Aeroklubu Warszawskiego:

1. Abramski Stanisław,
2. Aleksandrowicz Rościsław inż.,
3. Burgchardt Władysław,
4. Ciastuła Ludomir,
5. Danielewicz Stefan inż.,
6. Derengowski Tadeusz,
7. Domański Eugeniusz por.,
8. Grzybowski Jerzy,
9. Gutowski Konstanty por.,
10. Janik Franciszek inż.,
11. Jara Stanisław,
12. Kaczanowski Mikołaj por. inż.,
13. Kocjan Bolesław,
14. Kozierska Wiesława,
15. Krzyżanowski Jan,
16. Krzyżanowski Włodzimierz,



Puchar „Skrzydlatej Polski"

17. Kulczycki Stanisław,
19. Mackiewicz Dymitr por.,
20. Maciejewski Julian,
21. Maciejewski Mirosław,
22. Mikke Ryszard,
23. Milicer Henryk,
24. Muszel Jan,
25. Ordęga Jerzy,
26. Piątkowski Stanisław,
27. Poniatowski Jerzy,
28. Rosiniuk Władysław,
29. Różański Jerzy,
30. Rulikowski Jerzy inż.,
31. Rymaszewski Władysław,
32. Strakacz Andrzej,
33. Szulc Engeniusz,
34. Szukiewicz Wacław inż.,
35. Świętochowski Stanisław por.,
36. Turowicz Władysław,
37. Urban Mieczysław,
38. Wojtulanis Stefania,
39. Zbrożek Jerzy.

Program mistrzostw jest następujący:

Dnia 12 czerwca 1937 r.:

Godz. 14 — 19. Próba startu i lądowania (Lotnisko Mokotów).

Godz. 15 — 20. Spirale (Lotnisko Mokotów).

Dnia 13 czerwca 1937 r.:

Godz. 6 — 12. Próba orientacji (Lotnisko Mokotów).

Godz. 15 — 20. Próba lądowania ze stojącym śmigłem (Lotnisko Okęcie).

Spis nagród

Nagroda przechodnia:

Dla zwycięskiego pilota w ogólnej klasyfikacji — puchar „Skrzydlatej Polski.

Nagrody indywidualne regulaminowe:

Za I miejsce w ogólnej klasyfikacji — nagroda Okręgu Stołecznego L. O. P. P. — składak.

Za II miejsce w ogólnej klasyfikacji — nagroda Warszawskiego Okręgu Kolejowego L. O. P. P. — neseser.

Za III miejsce w ogólnej klasyfikacji — nagroda Warszawskiego Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. — radiowy odbiornik turystyczny P. Z. T.

Za IV miejsce w ogólnej klasyfikacji — nagroda Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych — aparat fotograficzny.

Za V miejsce w ogólnej klasyfikacji — nagroda Skrzydlatej Polski — zimowe rękawice lotnicze.

Nagrody indywidualne pozaregulaminowe:

Dla najlepszego w ogólnej klasyfikacji pilota, który ukończył szkolenie po 1.I. 1936 r. — nagroda Okręgu Stołecznego L. O. P. P. — zegarek na rękę.

Dla pilota, który najpóźniej ukończył szkolenie — nagroda Okręgu Stołecznego L. O. P. P. — okulary lotnicze.

Dla najlepiej sklasyfikowanej pilotki — nagroda „Skrzydlatej Polski" — kombinezon lotniczy.

Warunkiem uzyskania nagrody indywidualnej pozaregulaminowej jest otrzymanie w ogólnej klasyfikacji przynajmniej połowy ilości punktu zawodnika najlepiej sklasyfikowanego.

Majówka lotnicza

Wycieczka lotnicza w Góry Świętokrzyskie, zorganizowana przez Grupę Właścicieli Samolotów w dn. 16 — 17 maja, podobnie jak poprzednie wycieczki Grupy, udała się pod każdym względem. Udział brało 23 osoby na 9 samolotach. Pogoda dopisała.

Uczestnicy „majówki" lądowali w majątku Baszowice, u stóp Łysej Góry, w majątku gościnnych pp. Janeckich. Po zwiedzeniu Św. Krzyża, odlecieli do Masłowa, tu zostały samoloty zakotwiczone na noc, a lotnicy udali się do schroniska na Łysicy.

W powrotnej drodze część maszyn „zawadziła" o znajome majątki.

Lotnictwu przybyły nowe lądowiska, a Grupie — wiele zapału do dalszej akcji nad rozwojem turystyki powietrznej.

Najbliższa wycieczka — w dn. 26 — 29 czerwca. Miejsce jeszcze nie ustalone.



LOTNICTWO POPULARNE

Luton „Minor" — samolot za 90, 125 i 200 funtów

Firma Luton Aircraft Ltd. znana już jest czytającym Skrzydlatą z racji ciekawego dolnopłatowca ze śmigłem cisnącym „Buzzard" (por. Nr. 12/1936), wyróżniającego się nieprzeciętnym wydłużeniem skrzydeł (= 11) i klapami do lądowania, przy których rozpiętość szybkości jest rzędu 3,5.

Pewną odwrotnością tej maszyny jest górnopłat „Minor", zapowiadany w Skrzydlatej w numerze lutowym. Ale bo też i odmienne były tu założenia konstruktora i producenta. Posłuchajmy, jak je ujmuje sama fabryka.

— Kiedy pojawiła się u nas „Flying Flea" *) wraz ze swymi rewolucyjnymi metodami budowy i sterowania, było tu wielu ludzi, którzy wątpili w możliwość jej sukcesu, ani nie byli pewni mądrości, która zaleca adaptację tak bardzo nieortodoksyjnej formuły. Jednakże „Flea-movement" (= „ruch Mignet'a") rósł z wielką szybkością i setki małych aparacików budowano we wszystkich częściach kraju.

— Po tym przyszło rozczarowanie.

— W celu ustalenia, czy tandemowy układ płatów, jak u „Pou - du - Ciel'a", posiada liczne przypisywane mu zalety, zakłady Luton Aircraft Ltd. zbudowały eksperymentalny samolot o dwu skrzydłach w tandem, lecz ze zwyczajnym usterzeniem i lotkami, i na nim w ciągu 2 miesięcy wykonywały próby w locie. Żaden z błędów, które charakteryzowały „Pou", nie wystąpił, jednakże zachodziła pewna interferencja pomiędzy płatami, która zmniejszała aerodynamiczną wydajność do granic nie nadających się do przyjęcia.

— Eksperyment wykazał, że jeśli ma się stworzyć słabosilnikowy płatowiec dla pilota nowicjusza, i przy tym zachować odpowiednią cenę, to winien on (płatowiec) być skonstruowany według zasad klasycznych, zaopatrzony w skuteczne, lecz łagodnie i harmonijnie działające sterowanie, gruntownie stateczny w locie normalnym i z wyłączonym silnikiem oraz tak zachowywać się przy starcie i lądowaniu, żeby obie te czynności wykonywał praktycznie samodzielnie. Koszty budowy winny być zredukowane nie przez usuwanie jednej lub więcej płaszczyzn aerodynamicznych, lecz przez gruntowną prostotę konstrukcji.

W myśl takich też założeń został skonstruowany Luton „Minor".

Oto jego szczegóły konstrukcyjne.

Skrzydło wsparte jest na konstrukcji z rur stalowych i uchwycone takimiż zastrzałami do spodu kadłuba. Konstrukcja płata: drzewo — płótno; nosek i końce pokryte są sklejką.

Kadłub, o przekroju zaokrąglonego od góry prostokąta, posiada dźwigary ze spruce'u i pokrycie ze sklejki.

Usterzenie wyróżnia się dużymi wymiarami; to samo tyczy się lotek. Podwozie — typu trójgoleniowego, amortyzowane.

Płat nie jest składany, demontaż jego trwa jednak zaledwie 5 minut.

Do napędu użyto na razie silnik „Anzani" o mocy 34 KM, lecz przewidziano też użycie 25-konnego „Sprite II", 28-konnego „Scott'a", wreszcie znanego tu dobrze „Carden - Ford" o wodnym chłodzeniu (30 KM).

Wyczyny z silnikiem Anzani 34 KM:

szybkość max.	— 130 km/godz.
„ podróżna	— 110 „
„ lądowania	— 48 „
rozbieg	— ca 80 m
dobieg	— ca 30 m

zasięg przy szybkości 95 km/godz. — 435 km.

zużycie paliwa — ca 4,5 l/100 km



Teraz widzimy, że archaiczny wygląd ma swój nieodzowny odpowiednik w wyczynach, których zresztą pewną rekompensatę stanowi szybkość lądowania. Z niewiele co większą mocą Praga „Baby" unosi 2 osoby **obok** siebie z szybkością maksymalną rzędu 150 km na godz. Jednakże na tym zagadnienie nie jest wyczerpane.

Wniosek, że skoro „Pou - du - Ciel" jest nie do przyjęcia, to samolot popularny może być jedynie układu konwencjonalnego, — nie należy ani do najoczywistszych, ani też do najpoprawniejszych; pomysł Mignet'a nie wyczerpuje wszak możliwości poza szablonem.

Jednakże cena — to rzecz bardzo ważna. Nie ulega kwestii, że kiedyś pod kątem ekonomii (a więc i ceny) trzeba będzie rozpatrzyć wszelkie zdobycze Pozostaje tylko pytanie, czy już dzisiaj jest na to pora. Bo nie ulega kwestii, że gdyby od samego początku stanąć na punkcie widzenia kosztów, budowy, to nie zdołałoby się osiągnąć żadnego postępu. Dlatego to milszym okiem spoglądamy na nieudane nawet próby, zmierzające ku rozwiązaniom doskonalszym, niż na doraźne żyłowanie złotówki bez wysiłków zasadniczych.

O ile jednak technika płatowca Luton „Minor" bynajmniej nie wzbudza w nas zachwytu, to na uwagę zasługuje nastawienie fabryki; nastawienie, które — wierzymy — da się za jakiś czas zawrzeć w formach bardziej doskonałych, a to dzięki nieustannemu postępowi, realizowanemu głównie przez takich, jacy dziś nie idą bynajmniej po linii „niskiej ceny za wszelką cenę".

Zasadza się ono na dążeniu do amatorskiej budowy wzgl. montażu. O ile fabrycznie wykonany „Minor" z silnikiem Anzani kosztuje 180 funtów, a więc grubo taniej, niż jakikolwiek inny samolot w Anglii (z pozostałymi silnikami cena wzrasta do 192 f. szt.), to przez dostarczenie materiałów w stanie częściowo obrobionym, koszt samego płatowca maleje do zaledwie 40 funtów, co wynosi nieco ponad 1000 zł. Części składowe w stanie gotowym — kosztują 75 f. szt. W pierwszym wypadku kompletny samolot można sobie więc (licząc z silnikiem) zbudować za około 2500 złotych! Tyleż kosztuje u nas mniej więcej motocykl.

Oczywiście możliwość ta uwarunkowana jest sporą znajomością rzemiosła lotniczego, jako też zdolnością do odpowiednio poważnego i kulturalnego potraktowania całej sprawy, oraz powołaniem specjalnej organizacji, gdyż brak któregoś z tych czynników godzi w bezpieczeństwo. Bardzo mało jest dziś ludzi, nawet wśród lotników, którzy obu warunkom czynią zadość. Ale rzecz jest do pomyślenia, a wówczas obok korzyści ekonomicznych jest do podjęcia niezmierny wprost zysk moralny. Zapał dla „Pou - du - Ciel'a" okazał to nad wszelką wątpliwość.

Kwestii tej na innym miejscu poświęcony został osobny artykuł.

Trzeba starać się sprowadzić samolot z niebotycznych i trudno osiągalnych wyżyn — na ziemię, między tak zwanych (niesłusznie) „szarych" ludzi.

T. W.

*) dosłownie: „latająca pchła" (żartobliwa zrazu, po tym ustalona angielska nazwa „Pou - du - Ciel'a").

„Tipsy" dwumiejscowy

Jedną z pierwszych prawdziwie udanych maszyn słabosilnikowych, jakich wielka ilość powstała w fazie upadku „ruchu Mignet'a", ratując zaufanie do „nowego lotnictwa", był maleńki dolnopłat jednoosobowy „Tipsy", który opisywano w Skrzydlatej w maju ub. roku. Już wówczas zwróciliśmy uwagę na projekty p. E. O. Tips'a, tyczące się samolotu dwumiejscowego, reprodukując szkic, przedstawiający „Tipsy — BM". Miała to być maszyna dwusilnikowa ze śmigłami cisnącymi.

Koniec końców p. Tips układ ten (zrealizowany ostatnio przez firmę Baynes, por. Skrzydlatą z kwietnia b. r.), postanowił zarzucić. Świeżo wypuszczona dwumiejscówka, zaopatrzona w 50-konny silnik Waltera „Mikron", przypomina wyraźnie model jednomiejscowy.

Nowy samolot posiada więc układ wolnonośnego dolnopłata z takimże podwoziem, i kabiną, zawierającą dwa miejsca obok siebie. Budowa: drzewo — płótno.

Skrzydło posiada główny dźwigar z rurą torsyjną ze sklejki oraz lekki dźwigarek z tyłu, związany odpowiednio z przednim. Od głównej podłużnicy pokrycie jest płócienne. Skrzydło może być odłączone od kadłuba przez zluzowanie 4 sworzni. Lotki — sterowane różnicowo.

Kadłub, wykonany z otwartą kabiną, zbudowany jest ze spruce'u, sklejki i tkaniny.

Stery są drewniane, kryte płótnem; statecznik pionowy — pokryty sklejką całkowicie, poziomy — do przedniej podłużnicy.

Podwozie — starannie okapotowane; amortyzacja krążkami kauczukowymi. Loty próbne miały wykazać dobre właściwości lotne i przyjemny pilotaż.

Główne dane:

rozpiętość	— 50 KM
długość	— 425 kg
wysokość	— 225 kg
pow. nośna	— 12,1 m²
ciężar własny	— 2,1 m
„ w locie	— 6,6 m
moc	— 9,5 m

Wyczyny (w g „The Aeroplane"):

szybkość max.	— 200 km godz.
„ lądowania	— 74 „
pułap	— 6000 m
zasięg	— 725 km

Widzimy więc tutaj osiągi znakomite. Przypomnijmy sobie, że z tym samym silnikiem limuzyna Benesz — Mraz (BE — 550) osiąga 180 km godz., a np. Koolhoven FK-53 — tylko 150 km na godz.

Przy tym cena całości wynieść ma jakoby w Anglii 400 funtów, podczas gdy metalowy Taylor „Cub" kosztuje od 452 funtów w górę. Hillson - Praga" — od 435 funtów, a jedynie „Aeronca" kosztuje 395 ft. szterlingów, przy dużo jednak mniejszej mocy.

Gordon - Dove

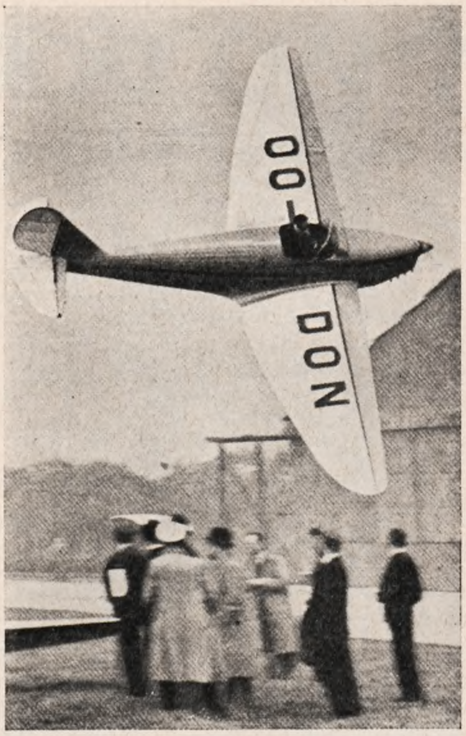
Jak to Czytelnicy już z pewnością zdołali zauważyć, lotnictwo popularne we Francji po okresie niezwykle żywej działalności rozwojowej wykazuje pewien spadek tempa, co zresztą bynajmniej nie dowodzi, jakoby stabilizacja miała nastąpić na poziomie niskim. W każdym razie nie słyszy się już tak często o nowych maszynach, jak w r. 1935 lub nawet ubiegłym.

Natomiast na pierwsze miejsce wysuwa się w tym względzie Anglia, gdzie również powodzenie... „Pou du Ciel'ów" stało się bodźcem do konstruowania małych maszyn dla prywatnych właścicieli, nie mówiąc już o szeregu licencyj zagranicznych. W ciągu ostatnich kilku miesięcy opisywano na tym miejscu płatowców angielskich cały szereg. W lutym podano zestawienie odnośnych firm i produkowanego przez nie sprzętu; jest ono dziś już mocno „przestarzałe".

Ostatnio wypuszczony został przez firmę „The Premier Aircraft Constructions Ltd." bardzo starannie opracowany jednoosobowy dolnopłat „Gordon"-Dove, który wyróżnia się także ogromnie niską ceną: 225 funtów.

„Gordon"-Dove jest konstrukcji drewnianej. Płat wolnonośny, ustawiony lekko we „V", posiada dźwigar skrzynkowy i rurę torsyjną ze sklejki na przodzie (nadto lekki dźwigarek pomocniczy); pokrycie — płótnem. Na życzenie może być wykonany jako trójdzielny. Kadłub o przekroju zaokrąglonego z góry prostokąta, jest pokryty sklejką. Normalnie kabina pilota budowana jest jako otwarta, może jednak także być zaopatrzona w limuzynę; fotel pilota — przestawialny; z tyłu — bagażnik (10 kg). Opierzenie: drzewo — płótno; stateczniki są związane wzajemnie rurą stalową z każdej strony. Podwozie — wolnonośne, koła—okapotowane; rozstaw — 2,15 m (amortyzacja — kauczuk).

Do napędu służy silnik Douglas „Sprite", osadzony na łożu z rur stalowych.



Fot. „The Aeroplane".

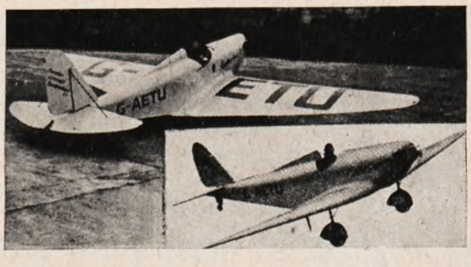
„Sprite" jest dwucylindrowy o mocy około 28 KM. Zbiornik paliwa (36 l) — w kadłubie.

Główne charakterystyki:

rozpiętość	— 8,3 m
długość	— 5,6 m
wysokość	— 1,4 m
pow. nośna	— 10,4 m²
ciężar własny	— 173 kg
„ w locie	— 270 kg

Wyczyny:

szybkość max.	— 145 km/godz.
„ lądowania	— 48 „
„ wznoszenia	— 2,1 m/sek.
pułap	— 4600 m
rozbieg	— 135 m
dobieg	— 40 m
zużycie paliwa	— ca 5 l/100 kn



Szybkość tego aparatu jest trochę mała. Należy jednak uwzględnić bardzo małą szybkość lądowania.

Nowy słabosilnikowiec belgijski. Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques (SABCA) wypuściło słabosilnikowy górnopłat dwumiejscowy (siedzenia obok siebie). Z 40-konnym silnikiem szybkość maksymalna przekracza 145 km godz., gdy lądowania — wynosi poniżej 70 km godz.

Motoszybowiec szwajcarski WF — 23, o którego budowie donosiliśmy w maju, będzie gotów do lotów — jak nam komunikuje konstruktor, p. Willi Farner — za 6 — 8 tygodni. W tym też czasie otrzymamy szczegółowe dane i rysunki.

Praga E-214

O tej pierwszej na świecie słabosilnikowej czteromiejscówce wzmiankowaliśmy już w numerze lutowym. Obecnie możemy podać szczegóły konstrukcyjne i dane charakterystyczne oraz osiągi.

Praga E—214 powstała ze znanej dwuosobowej maszyny E-114, to też wykazuje znaczne podobieństwo do niej, będąc również wolnonośnym górnopłatem z charakterystycznie pomyślanym dostępem do kabiny pilotów (unoszona osłona wraz z przodem profilu). Konstrukcja jest drewniana, pokrycie ze sklejki.

Płat — dwudźwigarowy, lotki — kryte płótnem. Kadłub — czworokątny, z drzwiczkami do kabiny pasażerów po lewej stronie. Ster głębokości posiada konstrukcję z rur stalowych, odnośny statecznik — uchwycony zastrzałem z każdej strony do spodu kadłuba. Podwozie — trójgoleniowe, o dużym rozstawie kół. Do napędu użyto na razie 75-konnego silnika „Pobjoy"; w przyszłości zastąpi go 80-konny Praga DR.

Główne dane:

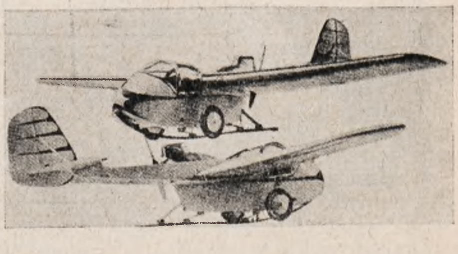
rozpiętość	— 11 m
długość	— 7,15 m
wysokość	— 2,8 m
pow. nośna	— 15,25 m²
ciężar własny	— 420 kg
„ w locie	— 800 kg

Wyczyny z motorem „Pobjoy":

szybkość max.	— 170 km/godz.
„ podróżna	— 155 „
„ lądowania	— 80 „
pułap praktyczny	— 3500 m
czas wznoszenia na 1000 m	— 6'30"
rozbieg	— 140 m
dobieg	— 150 m
zasięg	— 540 km

Konkurs na samoloty małej mocy. Min. Cot postanowił urządzić konkurs projektów na samoloty małej mocy, potrzebne do wykonania programu przysposobienia lotniczego. Termin składania projektów — 1 lipca 1937 r. Niewiadomo, czy chodzi tu tylko o aparaty ściśle szkolne, czy i inne.

Lądowanie na płozie, jako czynnik bezpieczeństwa samolotów popularnych, o którym pisał tu ostatnio obszernie inż. W. Stępniewski, znalazło już zupełnie konkretny wyraz. Poniżej reprodukujemy fotografię modelu płatowca dwumiejscowego z pchającym śmigłem, będącego przedmiotem patentu A. M.



Desouttera. Widzimy, że między kołami znajduje się płoza. Do startu może być ona uniesiona do góry, przed lądowaniem — opuszcza się ją poniżej kół. Kto pierwszy zdecyduje się coś takiego zbudować?

SZYBOWNICTWO

O terenach szybowcowych w Górach Świętokrzyskich

W wyniku współpracy Sekcji Lotn. Politechniki Warsz. i Kierownictwa Szkoły Szybowcowej Polichno-Pinczów Kieleckiego Okręgu Woj. L. O. P. P., rozpoczęto jesienią roku ubiegłego badania przydatności Gór Świętokrzyskich dla celów szybownictwa (patrz Skrzydlata Polska Nr. 11, 1936 r.). Dzięki przychylnemu ustosunkowaniu się Warsz. Okręgu Kolejowego L. O. P. P., który podjął się finansowania badań, loty i obserwacje z roku ubiegłego uzupełniano w czasie od 20.IV do 3.V r. b. Obecnie, po opracowaniu zebranych materiałów, przystępujemy do omówienia wyników obu wypraw.

Zamierzone badania były przeprowadzone w trojaki sposób:

1) zwiedzanie terenu i ocenianie zalet poszczególnych zboczy,

2) obserwacje meteorologiczne i na ich podstawie ocena regionalnych warunków i porównanie ich z panującymi warunkami na pozostałym obszarze Polski,

3) loty doświadczalne na szybowcach i na samolocie.

Podczas jesiennej wyprawy, trwającej od 3.IX. do 22.IX. z przerwą 11—17.IX, panowała pogoda nagół nie sprzyjająca oblatywaniu terenu. W ciągu września roku ubiegłego wyróżniły się bowiem 3 odmiany typu pogody: w okresie pierwszym, do 7.IX, występowały wpływy dwóch odległych ośrodków niżowych w postaci zdegenerowanych frontów, powodujących zachmurzenie warstwowe, opady i słabe wiatry z kierunków niezdecydowanych. Zbliżanie się nowego ośrodka niżowego i przejście jego ponad Polską satnowiło drugi okres pogody, trwającej od 8 do 10.IX. Napływ powietrza polarno-morskiego spowodował wzrost zachmurzenia kłębiasto-deszczowego, jednakże b. niska podstawa chmur przy silnym wietrze uniemożliwiła holowanie szybowców z Polichna nad pasmo. Korzystniejsze warunki wystąpiły dopiero w okresie nasuwającego się z północy wyżu. Wprawdzie wiały słabe wiatry, jednak duża chwiejność równowagi powietrza umożliwiała badanie termicznych własności terenu — niestety na ten okres przypada przerwa w pracach wyprawy.

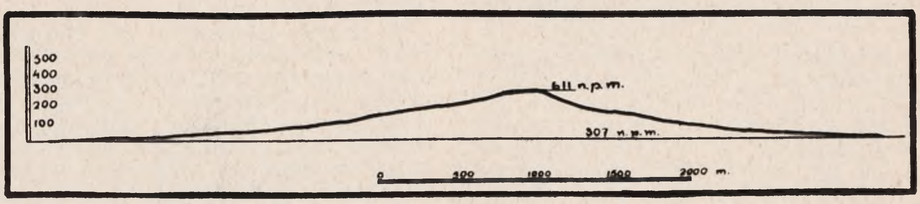
Tak więc ilość wykonanych lotów żaglowych była mała, a cała uwaga została skierowana na dokładne poznanie terenu i dokonanie obserwacyj meteorologicznych. Celem całodziennych wycieczek były: Góra Masłowska, Łysa Góra, Łysica i północne jej okolice aż po Bodzentyn.

Jak widać z mapy (rys. 1), Łysica i Łysa Góra stanowią dwa krańce jednolitego pasma górskiego, rozciągajacego się na przestrzeni 14 kilometrów.

Pasmo to nosi nazwę „Łysogór". Stanowi ono najwyższą partię gór Świętokrzyskich i bezapelacyjnie panuje nad całą najbliższą okolicą.

Łysogóry, tak zresztą jak cały łańcuch gór Świętokrzyskich, rozciąga się z NW ku ESE. Północne ich zbocza są strome i regularne, południowe natomiast są łagodniejsze i poprzecinane płytkimi dolinkami. Różnica poziomów w skrajnych częściach tego pasma wynosi około 300 m, zaś w najniższej, środkowej jego części około 200 m. Pewne wyobrażenie o kształcie samych stoków może dać rysunek 2, przedstawiający poprzeczny przekrój poprzez szczyt Łysicy.

Dzięki znacznej długości pasma Łysogórskiego, powiększonej przez przylegające do niego od zachodu góry: Radostową, Masłowską, Wiśniówkę..., zaś od wschodu: Jeleniówkę, Szczytniak, Wesołówkę..., stanowi ono rozległą i wysoką przeszkodę dla mas powietrznych, spływających z północy i północnego wschodu, a także południa i południowego-zachodu. Rola tego wału górskiego jest tym większa, że na jego przedpolu, szczególnie od strony północnej, nie istnieją inne, znaczniejsze wzniesienia, które by działały hamująco na pęd wiatru, lub wywoływały większe zakłócenia w napływającym powietrzu. Jedynie w pobliżu Łysicy od północnej strony znajduje się kilka wzgórz, niższych jednak od niej o blisko 200 m. Od południowej strony łańcucha istnieją wprawdzie znaczniejsze wzniesienia, są one jednak oddalone i przypuszczalnie nie wywierają zbyt wielkiego wpływu na warunki lotne wzdłuż zbocza Łysogór. To ukształtowanie terenu bardzo sprzyja powstawaniu silnych prądów zboczowych, bowiem powietrze, nie mając wyboru, musi wznieść się ponad pasmo górskie.

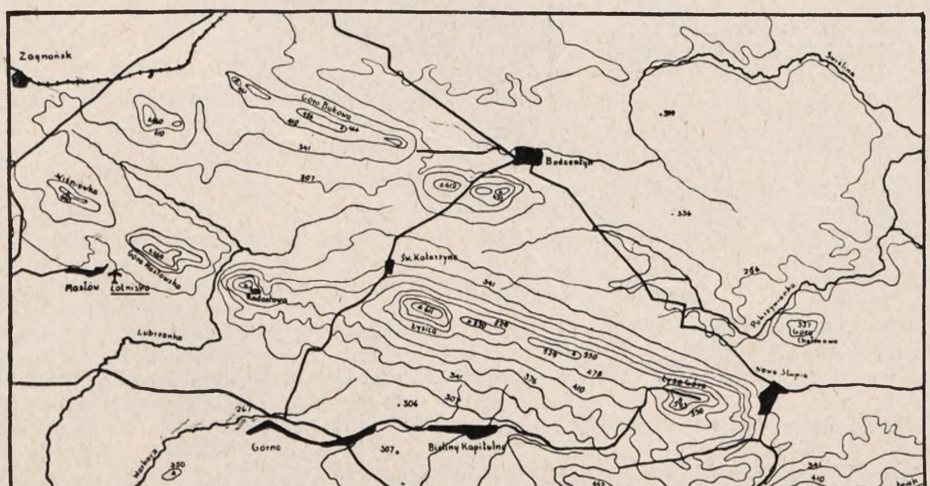


Rys. 1. Przekrój przez Łysicę prostopadły do kierunku wału.

Poza cechami dodatnimi, Łysogóry posiadają również pewne wady. Przede wszystkim, tak jak większość zboczy w Polsce, są one wystawione na wiatry północno-wschodnie i południowo-zachodnie, podczas gdy najczęstszym kierunkiem wiatrów jest u nas kierunek zachodni. Wprawdzie, przy dużej chwiejności równowagi powietrza i falistości południowo-zachodniego zbocza gór, pasmo górskie może prostować wiatr na siebie. Niekorzystne warunki meteorologiczne uniemożliwiły nam jednak stwierdzenie tego.

Inną wadą jest całkowite zalesienie ich zboczy i rozściągnięcie prawa o rezerwatach przyrody na całą ich szczytową część. Podnóże góry stanowią pola uprawne nadające się do lądowania.

Prócz Łysogór i inne pobliskie wzniesienia posiadają kształty świadczące o przydatności do zboczowych lotów żaglowych. Do takich w pierwszym rzędzie trzeba zaliczyć górę Masłowską, której południowe zbocze jest bardzo strome i prawidłowe. Ponadto i góra Bukowa, po bliższym jej zbadaniu mo-



Rys. 1. Łysogóry.

że się okazać wzniesieniem bardzo dogodnym do startów i żeglowania wzdłuż zboczy.

Dla przeprowadzenia pomiarów meteo został założony posterunek na terenie Szkoły Szyb. w Polichnie, który nawiązał kontakt z kierownictwem więzienia Świętokrzyskiego i, dzięki uprzejmości naczelnika, kilkakrotnie korzystał z pomiarów przeprowadzanych przez więzienny posterunek; ponadto utrzymywano łączność telefoniczną z K. W. S. M. w Warszawie, skąd dwa razy dziennie brano prognozę. Ze względów finansowych zaniechano przeprowadzania wzlotów aerologicznych.

W wyniku wszystkich prac posterunku meteo i na podstawie zebranych przezeń materiałów, można stwierdzić, że teren Gór Świętokrzyskich wywiera poważny wpływ na stan atmosfery zalegającej nad nim.

Nasłonecznienie wystawionych na południe zboczy i naturalna zapora dla poziomego ruchu wiatru przyczyniają się do znacznie wcześniejszego niszczenia nocnych inwersji przyziemnych i wzbudzania prądów pionowych. Zostało np. zaobserwowane, że nad pasmem Świętokrzyskim, a szczególnie nad Łysogórami, chmury kłębiaste tworzyły się o jedną do dwóch godzin wcześniej, niż nad resztą okolicy. W dnie wietrzne Cu powstawały nad środkiem wału Łysogórskiego i następnie w postaci ciągu były przez wiatr znoszone.

Porówanie wyników obserwacji, przeprowadzonych jednocześnie na terenie Ustjanowej i Gór Świętokrzyskich, pozwala stwierdzić, że czas powstawania i zanikania Cu w obu tych miejscowościach jest ten sam. Jeżeli chodzi o szybkość wiatru, to prawie zawsze była ona większa w Ustjanowej.

Zostało ponad to wykonane zestawienie warunków wietrznych dla trzech punktów obszaru Gór Świętokrzyskich, a mianowicie: dla Polichna, Kielc i szczytu Łysej Góry. Wykazuje ono tak znaczne wpływy lokalne na kierunek i szybkość wiatru i tak duże odchylenia od wiatrów ogólnej cyrkulacji, że na podstawie szczupłego materiału doświadczalnego trudno wyciągnąć narazie jakieś wnioski.

Trzecią metodę badania terenu stanowiły loty doświadczalne, wykonane na szybowcach i samolocie.

Z przyczyn już wymienionych, lotów na szybowcach dokonano mało. Dwa z nich zasługują na szczególniejszą uwagę:

W dniu 8.IX p. Majcherczyk, po starcie wleczonym, łapie na „Komarze" komin nad lotniskiem Masłowskim na wys. 30 m nad ziemią, osiąga w nim dostateczną wysokość, aby przedostać się nad zbocze góry Masłowskiej i tam żegluje w ciągu 4 godz. Dolny wiatr, o szybkości 5 do 8 m na sek., na lotnisku posiadał kierunek WSW (skośny do zbocza), na górze natomiast wiatr był czołowy i szybkość jego dochodziła do 17 m/sek. Zaznaczyło się w tym wypadku „prostujące" działanie zboczy.

W dniu 11.IX. p. Pełka na CW-5 został wyciągnięty nad pasmo Łysogór. Wiatr jednak był zbyt słaby, aby móc się utrzymać przy zboczu, natomiast warunki termiczne tak dobre, że p. Pełka po zrobieniu wysokości udał się na przelot i lądował w Dobrej koło Rabki (150 km).

Ciekawe wyniki dały loty motorowe. Wykazały one bowiem, że teren Gór Świętokrzyskich wyróżnia się siłą prądów pionowych i ich zasięgiem. Piloci przelatujący nad tym obszarem zauważyli wzmożone rzucanie. W niektórych dniach rzucało samolotem już na wysokości 50 m. Ponad to w dniu 15.IX. p. Aleksandrowicz na trasie Warszawa — Polichno zauważył, że nad Górami Świętokrzyskimi zalegały rozbudowane Cu, podczas gdy na pozostałej części trasy niebo było bezchmurne i w powietrzu panował spokój.

Mała ilość lotów uniemożliwiła ostateczną ocenę Gór Świętokrzyskich. Dlatego też Sekcja Lotnicza dołożyła starań, aby badania wznowić na wiosnę r. b. Owocem tych starań była druga wyprawa, trwająca od 21.IV. do 3.V. r. b. Sprzętu lotniczego dostarczyła Szkoła Szyb. w Pińczowie: stanowiły go 3 szybowce typu SG-3/36 i CW-5/35 oraz samolot do holowania.

Udział w wyprawie wzięli obok kierownika szkoły p. K. Plenkiewicza, piloci szybowcowi: Z. Dąbrowski, A. Majcherczyk, J. Pełka, T. Tarczyński i T. Żurakowski, oraz pilot holujący p. Mirosław Maciejewski. Zagadnieniami meteo zajął się p. mgr. St. Rafałowski.

Przed przystąpieniem do podania wyników wyprawy należy scharakteryzować warunki meteo, panujące w tym okresie na obszarze Polski. W czasie trwania wyprawy wyróżniły się dwa odmienne typy pogody.

W okresie pierwszym (od 21.IV do 27.IV) nad Polską zalegała południowa część płytkiego niżu. Napływające powietrze polarno-morskie powodowało zachmurzenie kłębiaste i kłębiasto-deszczowe. Małe nasłonecznienie utrudniało wytworzenie się większej chwiejności równowagi w warstwach przyziemnych. Regularne prądy pionowe łapano też w tym okresie dopiero na wysokościach powyżej 400 m.

W drugim okresie — od 28.IV. do końca wyprawy, Polska znajdowała się pod wpływem wyżu ze środkiem nad Anglią i przesuwającego się na wschód. Występowały wtedy wiatry północne i północno-wschodnie. Mniejszy stopień zachmurzenia powodował znaczniejsze ogrzanie gruntu, co pomagało wytworzeniu się silniejszych prądów pionowych i rozbudowanych Cu.

Podczas wyprawy wykonano ogółem 37 lotów w czasie około 50 godz. uzyskując 9 warunków do kat. D (2 loty powyżej 5 godz., 4 wysokości, oraz 3 przeloty powyżej 100 km). Zestawienie ciekawszych lotów zawiera załączona tablica.

Jak wynika z omówienia warunków atmosferycznych, nie było podczas wyprawy wiatrów południowych, mimo to dnia 25.IV. na zboczu góry Masłowskiej szybowce utrzymywały się bez przerwy od godz. 10 do 19 (loty Nr. 9 i 11) Na lotnisku dolny wiatr posiadał kierunek WSW i szybkość 2 ÷ 5 m/sek. W tym samym czasie na szczycie góry szybkość dochodziła do 9 m/sek. Fakt utrzymywania się szybowców przy zboczu tego dnia świadczy bez wątpienia o prostowaniu wiatru przez zbocze. Przyczyny natury technicznej uniemożliwiły zbadanie w tych samych warunkach wpływu południowego zbocza Łysogór.

Drugi okres pogodowy dał okazję zbadania właściwości północnych zboczy Łysogór. W ciągu dwu dni wykonano 3 loty zboczowo-termiczne, wylatując ponad 12 godz. Obserwacje wykonane w czasie tych lotów zgodnie świadczą, że lepiej nosi zbocze wschodniej części pasma, szczególnie nad łysinami, oraz że przedpola są źródłami silnych prądów termicznych, umożliwiających łatwe zdobywanie wysokości.

Ostatnie dni wyprawy poświęcono na zbadanie tras przelotowych, biorących początek w Górach Świętokrzyskich. Wykonano trzy przeloty, z tego jeden do Katowic i dwa do Częstochowy. Należy zaznaczyć, że przeloty te zostały wykonane jako docelowe i lądowania nastąpiły na lotniskach, zapowiedzianych przed startem. Łącznie z jesiennym przelotem p. Pełki wskazują one na wielkie zalety obszaru Gór Świętokrzyskich jako bazy wypadowej do dokonywania dalszych przelotów. Centralne zaś położenie w kraju i gęsta sieć lotnisk w promieniu 100 — 200 km sprzy-

Zestawienie ważniejszych lotów, wykonanych podczas wyprawy

Nr. kol.	Data	Pilot	Szybowiec	Godz. startu	Czas lotu	Lot wolny	Uwagi
2	21.IV.	Dąbrowski Z.	CW5/35	12.50	1 g.	45′	
5	23.IV.	Majcherczyk A.	CW5/35	10.57	45′	40′	
6	23.IV.	Dąbrowski Z.	CW5/35	15.20	40′	31′	
9	25.IV.	Majcherczyk A.	CW5/35	9.57	6 g. 08′	6 g. 01′	żagiel nad zboczem Masłowskim
11	25.IV.	Pełka J.	SG3/36	15.33	3 g. 40′	3 g. 35′	żagiel nad zboczem Masłowskim
13	27.IV.	Tarczyński T.	CW5/35	8.58	45′	42′	
14	27.IV.	Pełka J.	SG3/36	9.42	1 g. 03′	1 g.	
16	28.IV.	Plenkiewicz K.	SG3/36	9.34	1 g. 46′	1 g. 42′	przelot na szybowisko w Pińczowie
19	29.IV.	Dąbrowski Z.	CW5/35	9.02	2 g. 26′	2 g. 06′	żagiel nad północn. zboczem Łysogór
20	1.V.	Pełka J.	SG3/36	10.34	7 g. 11′	7 g. 01′	żagiel nad północn. zboczem Łysogór
21	1.V.	Tarczyński T.	CW5/35	12.55	3 g. 13′	3 g.	żagiel nad północn. zboczem Łysogor
24	2.V.	Plenkiewicz K.	SG3/36	9.30	5 g. 35′	5 g. 28′	przelot do Katowic 150 km.
25	2.V.	Tarczyński T.	SG3/36	10.20	45′	38′	
26	2.V.	Tarczyński T.	SG3/36	11.55	3 g.	2 g. 52′	przelot do Częstochowy 110 km.
32	3.V.	Plenkiewicz K.	SG3/36	13.00	2 g. 30′	2 g. 15′	
33	3.V.	Pełka J.	SG3/36	13.16	1 g. 30′	1 g. 20′	przelot do Częstochowy 110 km.

ja prędkiemu sprowadzaniu szybowców po przelotach.

Jednym z zadań wyprawy było obranie miejsca na ewentualne urządzenie ośrodka szybowcowego.

Tu wysunęły się dwie koncepcje:

a) stworzenie ośrodka na wzór górskich szybowisk, a więc ze startem z lin ze zbocza.

b) stworzenie ośrodka pół-płaskiego ze startem wleczonym (wyciągarka lub samolot).

Na podstawie dokonanych oględzin terenu należy uważać jako najdogodniejsze miejsce do założenia szybowiska pierwszego typu część pasma Łysogór, przylegającą do szczytu Łasicy od strony wschodniej. Jednak na przeszkodzie założenia w tym miejscu obozu stoi zalesienie zboczy, z których część szczytowa włączona jest w obręb parku narodowego im. St. Żeromskiego.

Ciekawiej natomiast przedstawia się zagadnienie ośrodka półpłaskiego.

Szereg lotów, wykonanych w ramach wyprawy wykazał, że z wysokości 400—500 m. nad poziom lotniska, przy istnieniu chwiejności równowagi, prawie zawsze można złapać komin. Stąd istnieją duże możliwości startu przy pomocy wyciągarki. Sprawę użycia wyciągarki do lotów wyczynowych wielokrotnie poruszał już na łamach Skrzydlatej p. T. Wasiljew. Zagranicą jest ona powszechnie stosowana i jako tańsza od samolotu daje duże usługi tam, gdzie start z lin jest niemożliwy lub gdy brak jest odpowiednich warunków.

Zastosowanie wyciągarki na terenie Gór Świętokrzyskich, przy specjalnym uprzywilejowaniu ich, pod względem termicznym, pozwoliłoby na maksymalne wyzyskanie warunków, a tym samym zmniejszyłoby rzeczywisty koszt szkolenia wyczynowego, który na szybowisku górskim powiększa się licznymi dniami nielotnymi na skutek słabych lub o nieodpowiednim kierunku wiatrów.

Możliwości założenia takiego ośrodka doświadczalnego są tym większe, że prawie w centrum Gór, w Masłowie, istnieje lotnisko, którego najbliższe otoczenie odznacza się intensywną termiką. Masłów ma być wkrótce jednym z Ośrodków P. W. Lot. W ramach wyszkolenia motorowego mogłoby się znaleźć i wyczynowe szybowcowe. Tym bardziej, że łatwość wyzwalania prądów pionowych na tym obszarze, co dla „motorowców" objawia się tylko „rzucaniem", zmuszać będzie prawdopodobnie do b. wczesnego przerywania lotów.

A możeby tu, w centrum kraju, zorganizować zawody szybowcowe?

RSZD

Wyprawa szybowcowa na Kaukaz

Jeżeli w zachodniej Europie i Ameryce szybownictwo wyczynowe rozwinęło się w górach, a przynajmniej w oparciu o podstawę górską, to w Rosji było nieco inaczej. Wybitniejsze wyczyny odległościowe i wysokościowe (pochodzące głównie z ub. roku) zostały wykonane na równinie. Doroczne konkursy na Krymie sprowadzały się bowiem głównie do lotów czasowych.

To też w tym okresie, kiedy na całym świecie cieszono się, że przelot szybowcowy da się nareszcie osiągać i na równinie, szybownicy rosyjscy zajmowali się zagadnieniem, czy znajdzie on dostateczne oparcie... w górach. Jako miejsce doświadczeń obrali jednak góry wysokie, mianowicie Kaukaz.

Trzeba pamiętać, że loty równinne Kartaszewa, Kimmelmana, Owsiannikowa i in., o których donoszono w Skrzydlatej w zeszłym roku, nie były owocem celowego nastawienia kierowników sowieckiego szybownictwa, lecz raczej wynikiem indywidualnej inicjatywy kilku klubów lub zgoła jednostek. To też rezultaty wyprawy kaukaskiej tłumaczone są przez jej uczestników w tym duchu, aby wpłynąć na odpowiednią zmianę poglądów władz.

Zabrałoby to zbyt wiele miejsca powtarzać tutaj cały przebieg wyprawy. Zanotujemy tylko tak charakterystyczne spostrzeżenie, że z powodu gwałtownych rzucań szybowce zrywały się z holu, zaś szybkość opadania pociągu szybowcowego przy normalnie pracującym silniku dochodziła w miejscach duszeń do 10 — 11 m/sek! Żadnych poważniejszych wyników nie osiągnięto.

Zdający sprawę z ekspedycji „mastier sowieckowo płanierizma" Suchomlin *) dochodzi do następującej generalnej konkluzji. „Wyprawa... na Kaukaz dowiodła, że udawać się w góry w celu rozszerzenia możliwości rekordowo-treningowego żaglowania — więcej już nie należy. Trzeba raz na zawsze skończyć z poglądem, że szybownictwo egzystuje tam, gdzie są góry. Naodwrót: żyć i rozwijać się może nasze sowieckie szybownictwo tylko wtedy, gdy je oderwą od gór..." Najbardziej stosownym terenem dla szybownictwa są równiny, nad którymi zachodzą „nieskażone przez góry przemieszczenia powietrznych mas". W końcu mamy akcent jeszcze silniejszy: „Góry — oto wróg szybownictwa"; tam, gdzie one są, szybownictwo nie może się rozwijać. „Można i należy uczynić, aby kierownicy sportu szybowcowego nie zaganiali szybowników w góry..."

Redakcja publikującego te wywody pisma widziała się zmuszona wystąpić w obronie „honoru" gór, zarzucając wyprawie niedostateczne doświadczenie w zakresie meteorologii oraz zły wybór miejsc.

Że generalizowanie szczupłych doświadczeń nie należy do obyczajów zalecanych, to nie ulega kwestii. A w każdym razie trzeba ściślej podać, w jakim zakresie termin „góry" jest używany. Ale tym nie mniej, gdy chodzi o góry wysokie, p. Suchomlinow nie potrzebuje — jak dotąd — uważać się za pokonanego. Jeden przelot Dittmara (por. marcową Skrzydlatą) stoi przeciw całym cysternom benzyny, spalonej w lotach ciągowych nad Alpami.

Sprawa nie jest jeszcze rozstrzygnięta. Sądzimy, że w górach wysokich nie należy szukać warunków doskonałych, ani nawet dobrych; ze względów „optycznych" jednak już tylko te znośne wzbogacą pilota w najcenniejsze przeżycia. Dlatego warto szukać, — choćby się nawet czasem musiało je zresztą np. w przelotach omijać...

*) miesięcznik „Samolot" Nr. 1/1937.

Rekord p. Wandy Modlibowskiej



Pilotka poznańska, p. Wanda Modlibowska ustaliła w dniach 13 — 14 maja b. r. w Bezmiechowej nowy rekord polski długotrwałości lotu bez silnika z lądowaniem na miejscu odlotu, latając na szybowcu „Komar" bez przerwy 24 godziny i 14 minut.

Serdecznie gratulujemy pani Modlibowskiej znakomitego wyczynu, podnoszącego nie tylko dotychczasowy rekord krajowy, ale także walor naszych pilotek.

Ale cóż na to p. Dyrgałła?

Przeloty szybowcowe Aeroklubu Warszawskiego. Piloci szybowcowi Aeroklubu Warszawskiego wykonali w ostatnich tygodniach szereg ciekawych przelotów nad terenami płaskimi. Ostatnio, dnia 19 maja, p. Jerzy Ordęga wykonał na szybowcu SG-3 przelot 187 km, lądując pod Grudziądzem. Tegoż dnia p. T. Matławski na CW-5 przeleciał 76 km — do Makowa. 5 maja pp. Matławski i Ordęga wykonali przeloty docelowe zapowiedziane — do Płocka (95 km). 4 maja p. L. Szwarc przeleciał 79 km lądując w Kiernoziu, 1 maja p. S. Jara wykonał przelot Warszawa — Mogielnica 58 km, 30 marca p. B. Żurakowski — Warszawa — Grabów — 66 km. W końcu marca p. M. Urban przeleciał 185 km lądując pod Brześciem.

Kurs akrobacji. Śląski Okrąg Wojew. L. O. P. P., dążąc do podniesienia poziomu wyszkolenia pilotów szybowcowych, organizuje w Katowicach w czasie od 7 — 19 czerwca szkolny kurs akrobacji na szybowcach dla pilotów z całej Polski.

Pierwszy przelot szybowcowy na Śląsku. Dnia 11 maja kierownik Śląskiej Szkoły Szybowcowej w Chełmie, A. Kozioł, wystartował do lotu treningowego na „Komarze". Po kilku minutach napotkał na silną termikę, dzięki której szybko osiągnął wysokość 1550 m nad start. Wówczas pilot podjął próbę przelotu. Lecąc w kierunku północno-wschodnim, po około 4 godzinach lotu wylądował w majątku Łękińsko pp. Dębowskich, w powiecie Piotrkowskim, co stanowi ca 170 km w linii prostej.

275 km na „Windspiel'u". Że szybowce wyczynowe o małej rozpiętości nie ustępują dużym, niech świadczy o tym przelot, który 3 maja wykonał Osann z Darmstadt do Emmerich Ndrh. (275 km), na znanym szybowcu „Windspiel", pochodzącym już z przed paru lat. Lot został przerwany z powodu bliskości granicy przy doskonałych jeszcze warunkach termicznych. Zainteresowanie dla tego typu maszyn przybiera w Polsce obecnie formy konkretne, ponieważ niedawno oblatano pomyślnie szybowiec inż. inż. Tarczyńskiego i Stępniewskiego, po którym konstruktorzy (a my z nimi) obiecują sobie wiele dobrego. Łączy się to zresztą z faktem posiadania przez ten szybowiec klap skrzydłowych.

FELIETON

Kiedy lot trwa minutę

Jolanta rozsiadła się wygodnie na siodełku, zapięła klamry od pasa na brzuchu, chwyciła ster w prawą rękę. Któryś tam z rzędu start z góry „na wiraże", a jednak zawsze ten dziwny przydech w piersi, leciuchne chrobotanie serca, którego poza tym nigdy przecież nie słychać; dopiero gdy ręka obejmuje ster.

Instruktor nachylony, kładzie w głowę po raz setny: „start—lekko oddać—wyrównać maszynę, nie przeciągać", ociężale prostuje się i ogarnia wzrokiem gromadę chłopców i dziewcząt. — „Pamiętajcie, że dziewięćdziesiąt dziewięć wypadków szybowcowych na sto zdarza się przez przeciąganie. Mówię wam wyraźnie: przeciąganie to szpital i kryminał. Jego pełen wyrazu orli profil rysował się ostro na tle płata. Zrobiła się cisza, o bo umiał on przemawiać „do sumienia" i piorunować jak nikt inny. Biada jeśli wyczuł u kogoś opieszałość; po stokroć biada, jeśli spostrzegł lekceważenie, a dni „zawieszenia" były drobiazgiem, którym sypał na prawo i lewo. Ale niech tylko uczeń dobrze wykonał prostą lub skok, niech bodaj poznać było po nim, że prawdziwie chce całą duszą dobrze czuć maszynę, o wtedy mógł liczyć na dobre słowa otuchy u instruktora!

Instruktor nachylił się ku Jolancie— „po wyrównaniu dać lewą nóżkę bez lotki, do skrętu — nad jarem zawrócić nogą i lotką — nad polem A wyrównać do lądowania. Co się robi, aby nie skapotować w pszenicy, jeśli pani tam doleci?" — Jolanta ze skupioną miną nic nie mówiąc kilka razy po pół centymetra przyciąga na siebie ster (wszyscy wiedzą, że na to pytanie ma być taka odpowiedź). — „Tak" — instruktor odchodzi do skrzydła. — „Nie patrzeć w ten drążek, tam nic nie ma — oczy na horyzont" — dodaje. Jolanta posłusznie (zawsze zapomina nie patrzeć uparcie w knypel) podnosi oczy. Wzrok ześlizguje się ze stoku, biegnie w dół daleko, po tym po równie ściętej łące (pole A) za małą dróżkę na pole koniczyny i kminku (przy siadaniu tam, tak śmiesznie trzaskają ścinane płozą kwiatki) — aż daleko maleńkie stąd poletko owsa, a za nim złowroga głęboka fosa, ukryta za wierzbami (tamtego roku ktoś tam wleciał, potrzaskał siebie i maszynę — ale ba! mógł skręcić w prawo i usiąść na kartoflach, — wszyscy mają słowa pogardy dla niefortunnej ofiary, jeden Felek twierdzi, że każdy może „zbaranieć" gdy widzi rów przed nosem).

Chłopcy przy linach gapią się bezmyślnie. Zapała gryzie jak zawsze zawzięcie trawę (istna epidemia wśród latających), najgorsi to Piątek i Zakrzewski — każdy miał po trzy dni zawieszenia, a mimo to wrzeszczą na starcie jak wróble na wiosnę. Inni wyczuwszy spojrzenie instruktora, ze szczególną pieczołowitością poprawiają liny w rękach czekając na komendę.

Słońce, rozlane po niebie, praży. W doskonałą ciszę południa pomiędzy odgłosy ze startu wdziera się monotonny poszum muszek — jednodniówek, zbitych w gromady. Zapewne cieszą się, że żyją — swój hymn radości i zadowolenia brzęczą niewiadomemu bogu. Gdy słońce tak praży, życie jest dla nich piękne, śpieszą się użyć go, bo krótko trwa — zresztą może nie wiedzą, że wieczorem muszą umierać? — Cokolwiek myślą muszki, człowiek spocony ciężko oddycha rozpalonym ciałem. „Żeby choć trochę deszczu lub wiatru" — wzdychają szybownicy rozpędzając roje świętujących owadów.

„Ogon gotowy?" — zabrzmiał głos Jolanty rzucony w przestrzeń, ale uszy nastawione oczekują odpowiedzi z za pleców. — „Gotów" — cienko wykrzykuje wyrwana z zadumy, zgarbiona przy chwycie ogonowym Małgosia (to jej „referat"). „Liny gotowe" — pada ryk ośmiu chłopców, echem odbity od lasu. — „Naciągaj! — raz, dwa, trzy, cztery, — biegiem!!" — chłopcy ciągną z nabrzmiałymi wysiłkiem karkami.

Napięcie Jolanty osiąga punkt szczytowy, który dopiero przy „puść" instruktorskim pomału złagodnieje. Maszyna, zwolniona z zaczepu na ogonie, w nagłym szarpnięciu sekundę trze płozą o deskę startową, wyskakuje w górę, aby w szybkim locie zużyć naciąg gumowych lin. Przez mgnienie oka, lina wznosi się wraz z szybowcem, poczym, zwolniona z haka na dziobie, zsuwa się z hałasem i szkolna maszyna wraz z uwiązaną figurką ludzką z trzepocącymi spodniami, wolna leci w ciszy...

Ach, ta sekunda po starcie! Cała teoria w rozpaczliwych skrótach pcha się do głowy. Czy nie ma zwisu, czy nie przeciągnięta maszyna, o hańbo; — a może za dużo oddane, i zamiast wykonać klasyczny łuk od startu, pikuje teraz brzydko na łeb? O chwilo niepewności i ogłupienia, w tym momencie człowiek ze zdenerwowania, z wielkiej chęci popisania się, nagle konstatuje, że jest skończonym niedołęgą, bije się z pokorą w pierś (w myśli) i sam już nie wie, czy jest na plecach, czy w korkociągu, czy może jednak wszystko jest jak należy? W świadomości Jolanty zbiegają się te odczuwania nagle, z potężną siłą, ale pierzchają jeszcze prędzej, zda się porwane z wiatrem w tył, wracają na start, bo Jolanta l e c i! W obliczu takiego momentu, czyż można czuć coś innego niż radość?

Na tę chwilę, kiedy jest start z góry, wszystko co żyje staje w bezruchu. Wszystkie oczy prowadzą szybowiec. Chłopaki od koni, popędzając zmęczone szkapy w dół po „wylądowane" Wrony, zciągają lejce, Kubisiak wyłazi ze swej budki z wodą sodową i z miną konesera ocenia start kurząc „Silesię". Kierownik warsztatów mówi patrząc za lecącym delikwentem, że wiraż był „zubtelny", albo „abzolutnie" nieudany. Koledzy taksują przychylnie. Ale co instruktor mówi!?

Jakiekolwiek będzie orzeczenie tego wysokiego i licznego sądu, Jolanta czuje, że leci i wobec tego faktu — wszystko staje się obojętne. Czuje, że zespala się z maszyną i każdym nerwem odczuwa jej drganie. W uszach ma świst wiatru, łzy porwane z oczu toczą się lekko po policzkach za uszy, usta śmieją się. Trudno nie uśmiechać się do tego pędu. Niebo! Czy jest bliżej? Nie — ale jest inne, błękitniejsze, głębsze jakby, i takie chwiejne! Ciszę wypełnia szum skrzydeł prujących powietrze. Wszystko co było — ginie, wszystko co będzie nie ma żadnego znaczenia. Ta minuta lotu koncentruje wątki świadomości w jednym, jedynym momencie: radosnego szczęścia!

Zachłystuje się powietrzem, które wpiera się w twarz. Spojrzenie w dół — oto paru kolegów, małe robaczki; widać ich twarze podniesione — coś krzyczą, jeden macha ręką...

Ale pole B skończyło się, odprężenie gdzieś uciekło, znów mózg z teorią porać się będzie. Prawa noga, knypel leciutko w prawo (ho, ho cudny skręt). Jolanta szybko cofa ster, nogę na moment jeszcze zostawia (nie zapędzić się z tym sterem za bardzo w lewo, bo ślizg jak drut — myśli śpiesznie), aby wiraż wypadł „płasko".

Ziemia widocznie przybliża się, lewa noga — lotka — powrót na pole A, prawa noga — wyrównuje do lądowania.

Szybowiec zniża się gwałtownie, jakże szybko i nieubłaganie. Jolanta z natężoną uwagą taksuje odległość do koniczyny — aby tylko przeskoczyć tę przeklętą dróżkę — pech zawsze każe akurat na niej lądować, co odbywa się ze złowrogim trzaskiem, wstrząsami, poderwaniem ogona i śmiertelnym strachem, czy aby coś nie pękło we Wronie. Ale nie, dziś leci jeszcze, dróżka daleko została. Tuż przy ziemi wydaje się że maszyna pędzi z niesłychaną szybkością, — sztuka siedzieć cierpliwie teraz i nie drgnąć knyplem, albo odrobinkę oddać. Zrazu lekki szum ścinanych łebków najwyższych traw zmienia się w chrobot — trzeszczenie — odczuwa się lekkie hamowanie — płoza już trze, zwalnia — ogon podrywa się trochę w górę i pada głośno na ziemię —wstrząs, ostatni poryw wiatru podrzuca jeszcze włosy Jolanty... siedzi.

„Już? Tak prędko?" — błyska z żalem w myśli. Odpina pas. Znów dręcząca ciekawość: „jak było". Prostuje się, patrzy w tył — daleko na górze, na horyzoncie, poruszają się pionki ludzkie. Wysoka trawa plącze nogi, zahacza o płócienne spodnie.

Teraz nieznośne czekanie na konia. Schodzi już gdzieś ze stoku, ale w tym tempie dowlecze się za pół godziny. Nie można się dziwić, w taki upał... Jolanta niechętnie odwraca się. Jest taka cisza, że aż w uszach brzęczy. Żadna trawka się nie ruszy, matka-ziemia zdrzemnęła się a wraz z nią wszystko zastygło w leniwym bezruchu.

Bezsilna Wrona wsparła się na skrzydle i trwa przechylona w bok. Czeka aż znów będzie na górze, czeka aż zabrzmi dla niej znów komenda do startu — do życia...

Jolanta wyciągnęła się w cieniu płata, czeka w bezruchu, ale duchem gorącym szybuje pod niebem. Wdycha zapach z łąk, oczyma pełnymi nieba, słońca i przestrzeni, oczyma szeroko rozwartymi chwyta radość z życia — nienasyconym oddechem łapie żarliwe pragnienie przeżywania niepojętych rozkoszy, jakie dać może latanie.

Życie człowieka, krótkie małe i szare, jak życie muszki-jednodniówki, — piękne się staje, gdy świeci słońce, ale stokroć piękniejsze, gdy można latać!

Goleszów — Chełm.

A. Madeyowa

NOWOŚCI TECHNICZNE

„Convertible Envoy": pasażerowie lub bomby

Przed miesiącem pisano tu, że dla potanienia samolotów komunikacyjnych można powiązać je konstrukcyjnie z samolotami wojskowymi (budowanymi w większej ilości), a to bądź drogą wprowadzenia niektórych części wspólnych (np. skrzydeł, podwozia), bądź też — z góry naginając samolot cywilny do zadań militarnych, t. zn. przewidując zamontowanie uzbrojenia, bomb i t. d.

Dla zilustrowania, jak przedstawiają się możliwe osiągnięcia w wypadku tej drugiej drogi, opisaliśmy Avro „Anson", który mało się różni od maszyny komunikacyjnej Avro „652". Jednakże jest to jedynie przykład techniki, gdyż wspomniany płatowiec cywilny nie daje się przekształcić na opisany wojskowy *).

Przykładem stuprocentowym jest dolnopłat firmy Airspeed Ltd., skonstruowany na podobieństwo rozpowszechnionego samolotu komunikacyjnego „Envoy" (używanego między innymi przez naszych sąsiadów, Czechów), i znany pod imieniem „Convertible Envoy". Aparat ten może być używany bądź w postaci cywilnej, bądź wojskowej, a przetransformowanie z jednej do drugiej trwa zaledwie kilka godzin (4 ludzi). O zakupieniu 7 takich samolotów przez Unię Południowo-Afrykańską donosiła Skrzydlata w grudniu ub. r.

„Convertible Envoy" jest wolnonośnym dolnopłatem drewnianej konstrukcji, wyposażonym w dwa silniki gwiaździste, zabudowane w skrzydło, z hydraulicznie chowanym (nie do końca) podwoziem (hydrauliczne hamulce) oraz podobnie sterowanymi klapami typu „krokodyli", pomieszczonymi między lotkami. Jako samolot komunikacyjny aparat mieści 6 pasażerów w luksusowej kabinie (dozwolone palenie!) oraz pilota w oddzielnym przedziale z przodu; w tym wypadku szczegóły urządzeń militarnych nie są widoczne dla podróżujących. Z tyłu znajduje się toaleta.

---

*) Firma A. V Roe & Co. Ltd., która buduje obie maszyny, donosi nam zresztą, że może dostarczać „Anson'a", przystosowanego do komunikacji pasażerskiej. Nie słyszeliśmy jednak, aby z tej kombinacji skorzystała jakaś linia powietrzna.

Przy przekształceniu na maszynę wojskową (zadania: bombardowanie, rozpoznanie lub przeszkalanie) usuwa się fotele w kabinie pasażerskiej, a miejsce toalety zajmuje stanowisko strzelca obrotowego k. m. Tutaj element pokrycia kadłuba zastępuje się specjalną obrotnicą z kopułą (por. fotografię). Drugi k. m. zabudowuje się z przodu kadłuba po prawej stronie; strzela z niego pilot. Normalne zawieszenie bomb przewidziane jest w pozycji poziomej pod skrzydłem. Jednak możliwe jest zbudowanie odpowiedniej konstrukcji do podwieszenia pionowego wewnątrz kadłuba.

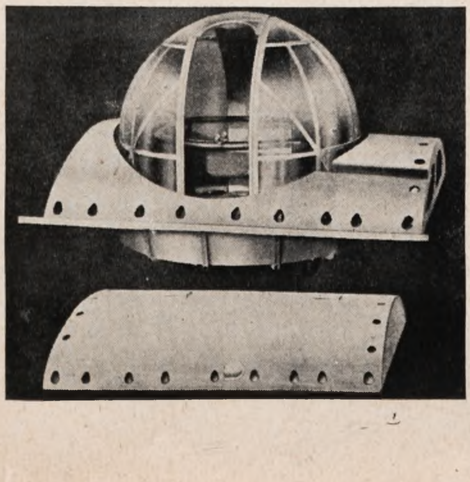


Do napędu użyto silników Siddeley Cheetah IX (2 × 350 KM), przewidując nadto podobne: Wolseley Scorpio II (po 310 KM) i Walter Castor II (po 300 KM).

Główne dane i wyczyny z silnikami Armstrong Siddeley są następujące (postać cywilna):

długość	— 15,95 m
pow. nośna	— 10,5 m
ciężar własny (bez urządzenia kabiny)	— 31,5 m²
urządzenie kabiny dla pasażerów	— 77 kg
waga w locie	— 1842 kg
wysokość, odpowiadająca mocy max.	— 2860 kg
szybkość max. na wys. 2200 m	— 338 km/go
szybkość porożna na wys. 2200 przy 75% mocy	— 309 „
czas wznoszenia na 1500 m	— 3′28″
czas wznoszenia na 3000 m	— 7′54″
pułap absolutny	— 7300 m
„ praktyczny	— 6850 m
zasięg normalny przy 62½% mocy na wys. 2200 m	— 1045 km
zasięg przy dodatkowych zbiornikach	— 1609 km

Wyczyny po przekształceniu na aparat wojskowy ulegają zmianom, stosownie do wymaganych ciężarów.



Ciężki bombowiec Fiat B.R. 20

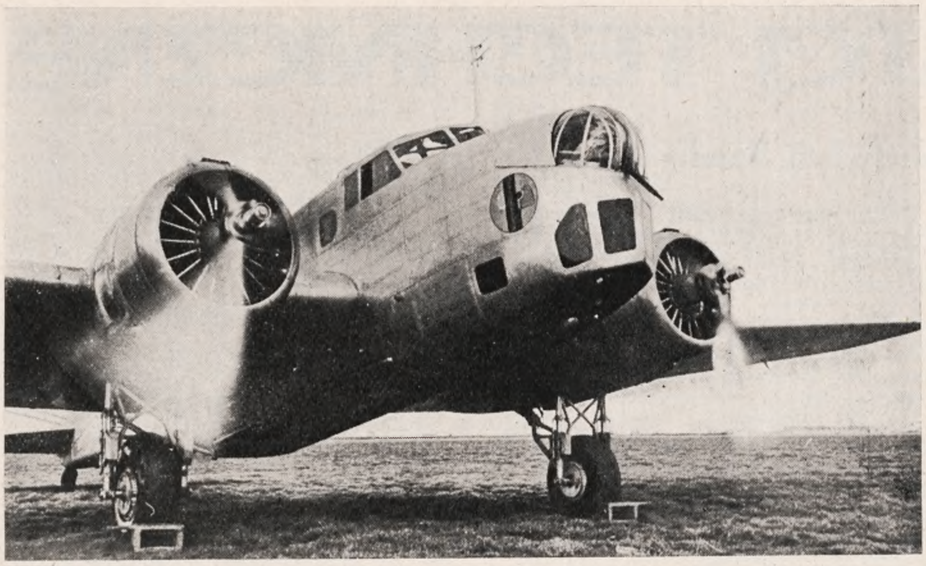
Lotniczy przemysł włoski zdobył sobie w świecie pierwszorzędne stanowisko. Wśród nowych maszyn włoskich jedno z czołowych miejsc zajmuje dwusilnikowa, całkowicie metalowa maszyna bombowa FIAT'a, B.R.-20, wyróżniająca się doskonałymi w tej klasie wyczynami.

FIAT B.R.-20 jest wolnoniosącym dolnopłatem o rozpiętości 21,6 m i wadze w locie blisko 10 tonn.

Płat — trójdzielny, silnie zwężający się ku końcom, zbudowany z duralu, zaopatrzony w klapy; blacha duralowa stanowi też częściowo jego pokrycie. Taką samą konstrukcję wykazuje usterzenie; stery — kryte płótnem.

Kadłub — spawany z rur stalowych chromo-molibdenowych. Przekrój — w przybliżeniu prostokątny. Na przedzie — obrotowa wieżyczka z dwoma k. m., pod spodem — stanowisko dla zrzucającego bomby. W kadłubie, za przedziałem pilotów, pomieszczenie na bomby (1500 kg). Koło krawędzi spływu płata, u góry i u dołu, wieżyczki k. m., hydraulicznie wysuwane.

Dwa stateczniki pionowe rozstawione są węziej, niż silniki. Podwozie — chowane w gondolach silnikowych.



Koła — zaopatrzone w hamulce.

Dwa silniki FIAT „A. 80 R. C.", o mocy po 1000 KM na wysokości 4100 m (18 cylindrów w podwójnej gwieździe, 0,725 kg/KM), zabudowane są w krawędź natarcia płata. Osłony — „Naca-Magni". Śmigła nastawne trójłopatkowe wyrobu FIAT'a.

Główne dane:

rozpiętość	— 21,6
długość	— 16 m
wysokość	— 4,3 m
pow. nośna	— 74 m²
ciężar własny	— 6400 kg
„ w locie	— 9900 kg
moc na wys. 4100 m	— 2000 KM

Szybkość i czasy wznoszenia na poziomach:

375 km/godz.	—	na	0 m
392 „	6′ 30″	„	2000 „
440 „	14′ 00″	„	4000 „
432 „	18′ 00″	„	5000 „
418 „	22′ 30″	„	6000 „

Zasięg z pełnym ładunkiem przy szybkości 340 km/godz. na wys. 4000 m wynosi 2500 km.

Pułap z jednym silnikiem — 3000 m

Szybkość lądowania — 107 km/godz.

Vought V-143

Jednym z nowszych amerykańskich samolotów myśliwskich jest jednomiejscówka konstrukcji Northrop'a, budowana z minimalnymi zmianami przez zakłady Chance Vought pod znakami „V-143". Mimo stosunkowo słabego silnika, przy normalnym uzbrojeniu (2 k. m.), aparat ma szybkość maksymalną ponad 400 km/godz., co należy przypisać starannemu opracowaniu strony aerodynamicznej w korzystnym już samo przez się układzie dolnopłata wolnoniosącego.

Płat jest trójdzielny; część centralna (prostokątna) sięga aż do osadzenia goleni chowanego podwozia; części skrajne ustawione w silne V, mają obrys trapezowy z dobrze wyokrąglonymi końcami. Małe lotki znajdują się na końcach rozpiętości, między nimi — przebiegając także pod kadłubem — klapy.

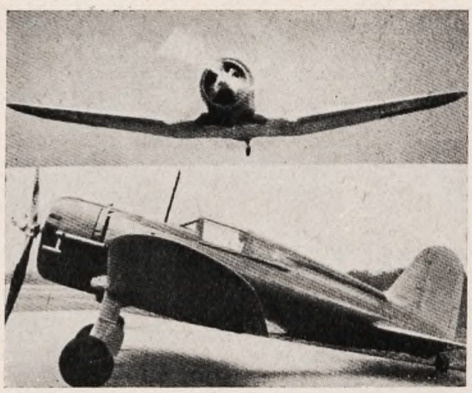
Kadłub, konstrukcji skorupowej, posiada całkowicie osłoniętą kabinę pilota, za którą owiewek przechodzi w statecznik kierunkowy. Pilot siedzi względnie blisko przodu, co stwarza dobre warunki widoczności. Przejście skrzydła w kadłub — uformowane dość wydatnie.

Opierzenie — wolnonośne, z małymi powierzchniami wyrównawczymi i klapkami nastawnymi.

Podwozie osadzone w krawędzi natarcia skrzydeł; po schowaniu kół osłony goleni tworzą nosek skrzydeł; koła chowane są do środka, w zagłębienie w nasadach płata. Rozstaw — 2,7 m. Kółko ogonowe — w wahliwym widelcu.

Do napędu służy silnik Pratt & Whitney „Wasp Junior" o mocy 525 KM na wysokości 2.000 m. Przewidziano także użycie silnika większej mocy („Twin Wasp Junior", 700 KM). Śmigło — metalowe, trójłopatkowe, o skoku nastawnym.

Uzbrojenie stanowią 2 synchronizowane k. m. w kadłubie (kalibru 7,5 mm — po 500 ładunków, lub kalibru 12 mm — po 200 ładunków) oraz bomby, zawieszane pod centralną częścią skrzydła (max. 150 kg).



Fot. „Flugsport"

Wymiary i główne dane:

rozpiętość	— 10,4 m
długość	— 6,7 m
pow. nośna	— 17,4 m²
ciężar w locie	— 1.860 kg
szybkość max. na wys. 2.000 m	— 403 km/godz.
szybkość podróżna przy 75% mocy	— 354 km/godz.
szybkość lądowania (zmierzona)	— 97 km/godz.
szybkość wznoszenia na wys. 2.000 m	— 10,7 m/sek
pułap praktyczny	— 8.500 m
zasięg na wys. 2.000 m:	
przy 75% mocy	— 1.250 km
przy 50% mocy	— 1.720 km.

Amfibia komunikacyjna Macchi C. 94

Amfibie, dość rozpowszechnione w lotnictwie amerykańskim, w Europie należą raczej do rzadkości. W ostatnim czasie zwrócił na siebie uwagę włoski aparat Macchi Castoldi 94, budowany przez firmę Aeronautica Macchi S. A. w Varese, który ustalił szereg nowych rekordów międzynarodowych.

Amfibię tę niektórzy Czytelnicy pamiętają niezawodnie ze sprawozdania z I Salonu w Mediolanie, drukowanego w numerze 11/ 1935 Skrzydlatej. Na str. 287 widnieje też tam fotografia jej makiety. Amfibia jest już od dłuższego czasu używana (bez podwozia lądowego, co nieco polepsza wyczyny) przez towarzystwo Ala Littoria na liniach adriatyckich.

„M. C. 94" jest wolnonośnym górnopłatem drewnianej konstrukcji, wyposażonym w dwa gwiaździste silniki, zabudowane w oddzielnych gondolach wysoko nad pilotem. W pobliżu końców rozpiętości znajdują się pływaki boczne, zawieszone na dwu zastrzałach usztywnionych w swojej płaszczyźnie i na boki cięgnami. W pobliżu nasady płata znajdują się wycięcia na koła, które — po obróceniu o 180° goleni — są w ten sposób częściowo chowane. Na krawędzi spływu przez całą rozpiętość skrzydeł biegną klapy szczelinowe, których partie skrajne służą jako lotki (mogące być wychylane jednokierunkowo), a części bliższe kadłuba — jako klapy do lądowania. Konstrukcja skrzydeł — drewniana (2 dźwigary, pokrycie ze sklejki).

Kadłub drewniany (łódź — dwustopniowa), mieści 2 pilotów, radiooperatora i 12 pasażerów.

Statecznik pionowy stanowi przedłużenie ogona; statecznik poziomy osadzony jest w połowie jego wysokości i uchwycony do dołu zastrzałem z każdej strony. Ster kierunkowy ma od dołu wycięcie, umożliwiające podniesienie kółka ogonowego przy wodowaniu.

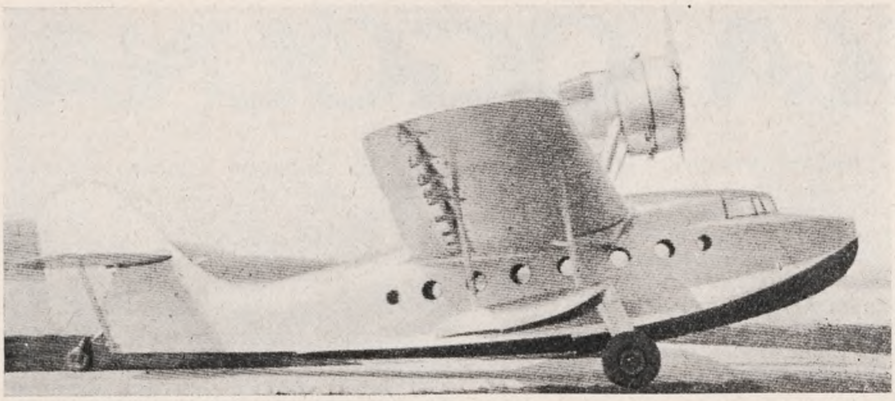
Do napędu służą 2 silniki Wright Cyclone po 700 KM, lecz mogą być też zainstalowane włoskie: Piaggo Stella 10/RC - 10 lub Alfa Romeo 126/RC - 10. Śmigła — trójłopatkowe, metalowe o zmiennym skoku, typu Ascanio, o średnicy 3,45 m. Okapotowanie — NACA.

Główne dane charakterystyczne:

rozpiętość	— 22,93 m
długość	— 16,17 m
wysokość (na kołach)	— 6,15 m
pow. nośna	— 76 m²
ciężar własny	— 5800 kg
„ użyteczny	— 2000 kg
„ w locie	— 7800 kg

Wyczyny:

Szybkość max. przy ziemi	— 275 km/godz.
Szybkość max. na 1000 m	— 286 „
Szybkość max. na 2000 m	— 284 „
pułap praktyczny	— 5800 m
„ z 1 siln. wył.	— ok. 1400 m
szybkość lądowania	— ok. 100 km/go
zasięg	— 900 km

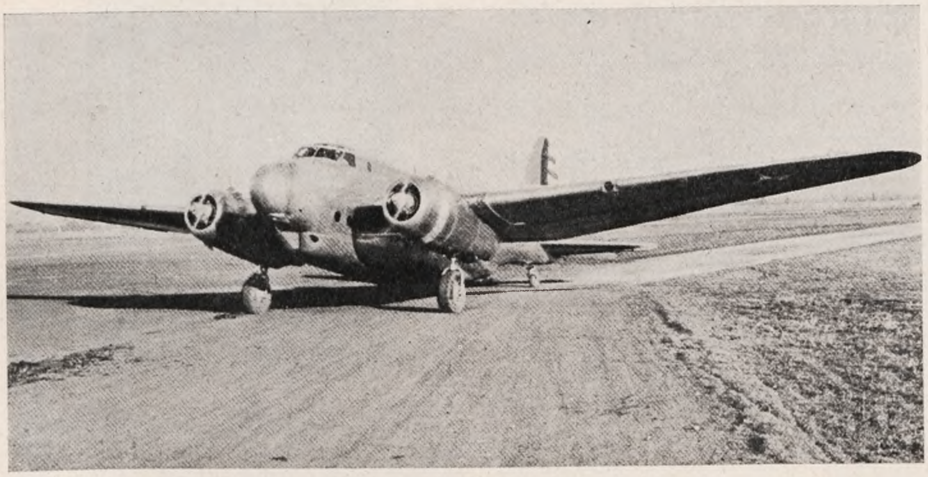


Macchi C-94 Fot. „La Vie dell'Aria”

Bombowiec dalekiego działania „Dragon”

„North American Corporation” zbudowało ciężki bombowiec, który, wyposażony w dwa silniki „Pratt and Whitney” po 1250 KM mocy maksymalnej, ma posiadać nieosiągnięty jeszcze nigdzie w tej klasie zasięg i pojemność.

Oto kilka danych konstrukcyjnych (charakterystyki ani wyczyny nie zostały jeszcze ogłoszone).



Płat trójdzielny, wolnonośny, umocowany w środku wysokości kadłuba. Część centralna posiada budowę jednopodłużnicową z pracującym pokryciem. Części skrajne — konstrukcji skorupowej; chodziło tu m. in. o zmniejszenie wrażliwości skrzydła na postrzały, co osiąga się przez usunięcie większych elementów nośnych. Klapy do lądowania sterowane są hydraulicznie.

Kadłub, konstrukcji powłokowej, posiada przekrój owalny; podzielony jest na dwie kondygnacje. Kabiny są ogrzewane, wentylowane i izolowane akustycznie. Przewidziano 10 miejsc dla załogi.

Usterzenie — wolnonośne; stery — wyważone statycznie i aerodynamicznie.

Podwozie — chowane w gondole silnikowe. Napęd hydrauliczny, osobno (na wypadek uszkodzenia) — mechaniczny. Również kółko ogonowe jest chowane.

Do napędu służą 14-cylindrowe silniki „Twin Wasp” (podwójna gwiazda) po 1250 KM, osłonięte pierścieniami NACA i wyposażone w śmigła nastawne Hamilton Standard typu „constant speed”. Zbiorniki paliwa (4) — w centralnej części płata; ścianki ich biorą udział w przenoszeniu obciążeń płata.

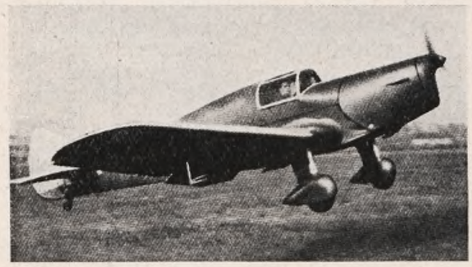
Uzbrojenie stanowi 3 — 5 k. m. Wyposażenie stanowi m. in. urządzenie przeciwlodowe Goodrich

„Whitney Straight” Miles'a

Serię opisów samolotów Miles'a (szkolny „Hawk”, komunikacyjny „Peregrine”), i „Mohawk” pułk. Lindbergh'a) zakończymy turystyczno-sportowym „Whitney Straight”, który wypuszczony został na rynek z początkiem bieżącego roku, znajdując najlepsze przyjęcie klientów.

Przytaczanie danych, dotyczących jego budowy, jest rzeczą zbędną, ponieważ technikę Miles'a poznali już Czytelnicy na poprzednich przykładach; „Whitney Straight” nie wykazuje tu żadnych odstępstw. Jest to więc wolnonośący dolnopłatowiec ze stałym, wolnonośnym i starannie osłoniętym podwoziem, zaopatrzony w patentowane klapy „krokodyle” o pneumatycznym sterowaniu (zbiornik próżniowy w obiegu), wyposażony w silnik rzędowy odwrócony De Havilland „Gipsy Major”, o mocy 130 KM. Samolot zbudowany jest z drzewa. Kabina, mieszcząca 2 osoby obok siebie, wyróżnia się doskonałą (w warunkach dolnopłata) widocznością.

Pilotaż maszyny jest bardzo łatwy. Dla pilota cenna jest szeroka gama kątów, pod jakimi można podchodzić do lądowania. Kąty te rosną z malejącą szybkością lotu ślizgowego, której dolną granicę stanowi 60 km/godz. Według „Flight'a” (4.II. 1937), odpowiedni kąt przy słabym wietrzyku zbliża się do 45°! Klapy mogą wykonać dwie pełne gry jeszcze po unieruchomieniu silnika, co jest ważnym czynnikiem bezpieczeństwa na wypadek przymusowego lądowania, wywołanego przez defekt motoru.

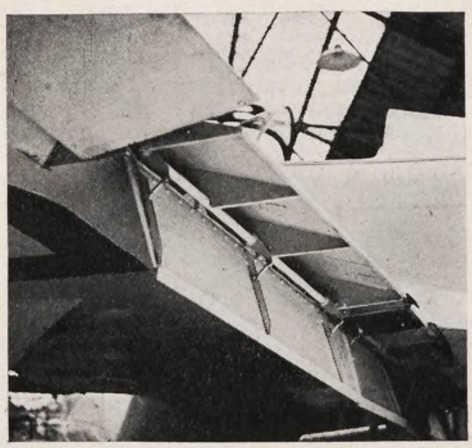


Główne dane charakterystyczne:

rozpiętość	— 11 m
długość	— 7,6 m
ciężar własny	— 560 kg
„ w locie	— 900 kg
szerokość kabiny	— 108 cm
Wyczyny:	
szybkość max.	— 235 km/godz.
„ lądowania	— 61 „
zasięg (bez wiatru)	— 920 km
rozbieg	— ca 150 m
dobieg przy lądowa	— ca 100 m

Jeszcze o płatowcu Miles „Hawk”

Do opisu skrzydła tego dolnopłata szkolnego (por. Skrzydlatą, Nr. 4/1937) zakradła się nieścisłość. W rzeczywistości, posiada on, jak i pozostałe samoloty konstrukcji Miles'a, klapy typu „krokodyli”. Ponieważ należą one do jednego z najbardziej rozpowszechnionych gatunków, zaś inż. Miles jest pionierem klap skrzydłowych w Anglii (korzystając w tym względzie z własnego patentu), uważamy za pożyteczne zilustrować tu szczegóły tego urządzenia, tym bardziej, że jesteśmy w posiadaniu oryginalnych, bardzo instruktywnych zdjęć.



Fotografia przedstawia wychylone klapy na samolocie Miles „Sparrowhawk”, przebiegające także pod kadłubem. W lewym rogu u góry widać część lotki.

Rozrząd klap jest pneumatyczny.

KRONIKA OGÓLNA

POLSKA

Lot akademików na Bałkany. Aeroklub Warszawski przy współudziale Polskiego Akademickiego Związku Zbliżenia Międzynarodowego „Liga" i poparciu władz państwowych zorganizował propagandowy raid do Rumunii, Bułgarii, Grecji, Jugosławii, Austrii i Węgier, w którym wzięły udział: 3 RWD-13, 2 RWD-8, RWD-10 oraz szybowiec akrobacyjny „Sokół".

„Trzynastki" pilotują pp. Al. Onoszko, S. Iwanowski i K. Dzwonkowski, akrobacyjną „dziesiątkę" p. Roland Kalpas, „ósemki" p. M. Urban i J. Krzyżanowski. Na szybowcu popisują się pp. J. Pełka i A. Majcherczyk. Szefem ekipy jest wiceprezes A. W. inż. pil. M. Wodziański, „Ligę" reprezentują: prezes J. Przeździecki i mgr. Dowgalewicz. Poza tym w skład ekipy wchodzą pp. inż. A. Anczutin i szef mechaników A. W. sierż. W. Burdziel.

Samoloty odleciały z Warszawy w dn. 27 maja i w chwili, gdy to piszemy znajdują się w Grecji. Sprawozdanie podamy po zakończeniu raidu.

Należy zaznaczyć, iż jest to już trzeci zagraniczny lot propagandowy lotników-studentów. W roku 1933 odbył się lot do Rumunii, a w r. 1935 — do państw Bałtyckich i Finlandii.

Polska ekipa na zawody Gordon-Bennett. Obsada trzech polskich balonów, które wezmą udział w tegorocznych międzynarodowych zawodach balonowych o nagrodę im. Gordon-Bennett'a, ustalona została jak następuje:

Balon „LOPP" — kpt. Z. Burzyński i zwycięzca tegorocznych zawodów im. Wańkowicza, por. B. Koblański, z Klubu Balonowego „Guma" w Sanoku.

„Polonia II" — kpt. A. Janusz i inż. L. Krzyszkowski z Mościckiego Klubu Balonowego.

„Warszawa II"—kpt. Fr. Hynek i inż. Fr. Janik z Aeroklubu Warszawskiego.

Zawody tegoroczne odbędą się jak wiemy w Brukseli, dnia 20 czerwca.

Zlot samolotów do Gorlic. Impreza lotniczo - turystyczna, zorganizowana w dniach 2 i 3 maja przez zarząd miasta Gorlic udała się znakomicie. Dzięki jak najdalej idącej pomocy i współpracy ze strony dyrekcji Fabryki Maszyn i Rafinerji w Gliniku Marjampolskim, organizacja na lotnisku stała na wysokości zadania. Przyleciało 11 samolotów i jeden szybowiec, witane przez burmistrza miasta Gorlic p. Kwaskowskiego, oraz pp.: inż. Węgrzyna, komendanta lotniska i inż. Baruta, prezesa Koła Szybowcowego L. O. P. P.

Był to imponujący widok dla szerokich warstw miejscowej ludności, a zwłaszcza dla robotników Zakładów Przemysłowych w Gliniku Marjampolskim, którzy mieli możność witać samolot Aeroklubu Lwowskiego RWD-13 przez siebie ufundowany. Samolot ten dokonał około 60 lotów pasażerskich wożąc przedstawicieli robotników glinickich.

Udział w zlocie wzięły następujące aerokluby:

Biała Podlaska (pil. p. Przeorski)

Łódź (p. Wróblewski).

Warszawa (inż. Janik i p. Ostaszewski).

Katowice (pp. Stachula i Kasprowski).

Lwów (pp. Kowalski i Zwoliński oraz Illaszewicz na szybowcu CW-7).

Kraków (pp. Tyrała, Rutkowski i Sido).

W pierwszym dniu zlotu uczestnicy zwiedzili zabytki Gorlic i okolicy, starożytne miasto Biecz oraz okoliczne partje turystyczne. Wieczorej w gościnnych salach kasyna urzędniczego w Gliniku Marjampolskim odbyło się zebranie towarzyskie, umiejętnie zorganizowane przez posła Laskowskiego, dyrektora magistratu gorlickiego oraz panią inżynierową Reutową.

Drugiego dnia w ciągu popołudnia odbyły się pokazy lotnicze i loty propagandowe.

Pogoda była piękna. Prócz samolotów udział w zjeździe turystycznym wzięło kilka motocykli i samochodów. Wszyscy goście byli zachwyceni piękną okolicą Gorlic, położonych w Niskim Beskidzie, dotychczas mało znanym a niezmiernie ciekawym pod względem turystycznym.



Uczestnicy zlotu do Gorlic w towarzystwie burmistrza, p. Kwaskowskiego (×)

Zawody balonowe o puchar im. płk. Wańkowicza. W dniu 30 maja odbyły się w Toruniu IX. krajowe zawody balonowe, w których wzięło udział 11 balonów różnej pojemności. Szczegółowe wyniki nie są jeszcze znane, wiadomym jest jednak, iż zwycięstwo odniosła po raz drugi załoga balonu „Sanok", pp. por. B. Koblański i inż. Kubica. Na drugim miejscu znajdują się pp. kpt. Mensch i por. Narkiewicz (balon „Pomorze"). 4 balony lądowały zagranicą i załogi ich zostały zdyskwalifikowane. Szczegółowe sprawozdanie podamy w numerze następnym.

Ku czci por. St. Latwisa. W dniu 29 maja minęła druga rocznica zgonu ś. p. por. pil. Stanisława Latwisa, nieodżałowanego naszego kolegi, będącego wzorem cnót lotniczych młodego pokolenia.



88 Warsz. Lotn. Drużyna Harcerska im. St. Latwisa urządziła na Żoliborzu bardzo miły obchód ku czci swego Patrona przy ognisku harcerskim. W uroczystości wzięła udział Rodzina Zmarłego, koledzy z 1 p. lot. i Aeroklubu Warszawskiego, rodzice harcerzy oraz liczni zaproszeni.

III. Zlot do Poznania. W zawodach poznańskich, zorganizowanych w dniach 2 — 3 maja przez Aeroklub Poznański, zwycięstwo odniosła załoga warszawska, pp. Bolesław Kocjan (pilot) i St. Abramski na RWD-8. Sprawozdanie w numerze następnym.

Nowy zarząd Aeroklubu Warszawskiego. Wybrany na Ogólnym Zgromadzeniu w dniu 6.V. zarząd Aeroklubu Warszawskiego podzielił między sobą funkcje w sposób następujący: Prezes— wiceminister inż. Julian Piasecki, wiceprezesi — inż. M. Wodziański i inż. W. Szukiewicz, sekretarz — red. J. Osiński, zast. sekr. — dr. E. Przysiecki, skarbnik — por. inż. M. Kaczanowski, zast. skarbn. — inż. P. Kraczkiewicz, kierownik sekcji szybowcowej — J. Pełka, kierownik sekcji balonowej — inż. Fr. Janik, przedstawiciel grupy „Okęcie" — H. Jackowski, członek zarządu bez funkcji — J. Różański.

W. Brytania

Rekord trasy Darwin — Londyn. Pilot australijski Broadbent pobił rekord Brook'a na trasie Port — Darwin (Australia) — Londyn, wynoszący 7 dni 19 godzin i 50 minut. Wystartowawszy samotnie 27 kwietnia na pokładzie samolotu De Havilland „Leopard Moth" wylądował w Lympne po 6-ciu dniach, 8 godzinach i 25 minutach podróży. Różnica stanowi aż 35½ godziny!

Londyn — Kapsztadt — Londyn. W tym samym czasie, kiedy Broadbent bił rekord Brook'a na trasie Australia — Anglia, ten ostatni zaatakował rekordy do Południowej Afryki, posługując się samolotem „Vega Gull". 25-tego kwietnia wystartował on z Londynu, pragnąc poprawić czas Amy Johnson, wynoszący na trasie Londyn — Kapsztadt 3 dni 6 godzin i 28 minut. Próba ta nie powiodła się, ale mimo to pilot zaatakował rekord drogi powrotnej, należący również do słynnej lotniczki z czasem 4 dni, 16 h i 17'. Z Kapsztadu wyleciał 1 maja, lądując w Heston po 4 dniach i 20 minutach podróży. Zarazem zaś ustalił rekord podróży Anglia— Kapsztadt — Anglia czasem 9 dni i 9½ godzin. Płatowiec Percival „Vega Gull" opisywano w Skrzydlatej w końcu ub. roku.

Czechosłowacja

Bukareszt — Bruksela. 5 kwietnia „Ceskoslovenske Statnie Aerolinie" uruchomiły linię Bukareszt — Praga — Bruksela, którą obsługują włoskimi maszynami Savoia „S-73".

Francja

Kpt. Rossi pobił rekord na 5.000 km. Po długotrwałych przygotowaniach, o których tu donoszono, Rossi pobił na swym specjalnym „Typhon'ie" rekord szybkości na 5.000 km. 24 kwietnia osiągnął on 311 km/godz., bijąc dotychczasowy rekord Amerykan blisko o 40 km/godz. (Tomlinson i Bartles na Douglas DC-2, 272 km/godz., 16.V.1935). W chwili startu aparat ważył 4.400 kg, co daje 155 kg/m² powierzchni nośnej; moc całkowita wynosi 2 × 265 KM, wyznaczając tym samym 8,3 kg/KM jako obciążenie mocy.

Delmotte'a prześladuje pech. Donoszono tu już o próbach Delmotte'a pobicia rekordu szybkości samolotów lądowych na bazie, należącego do Amerykanina, Howarda Hughes'a. Jak pamiętamy, uniemożliwił to swego czasu silnik, który nie dozwalał na pełne obroty. 30 kwietnia wygasał termin, w którym za pobicie szeregu rekordów, m. in. wspomnianego, ministerstwo lotnictwa wyznaczyło obfite premie. W końcu tegoż miesiąca ekipa Caudron-Renault powróciła do Istres. 24 kwietnia wszystko było gotowe i czekano już tylko na ustanie mistralu. Ustąpił on dopiero w nocy 29-go. Zrana podjęto lot. Ponieważ wiatr wiał z północy, a betonowa bieżnia posiadała kierunek o 30° odchylony od kierunku wiatru, Delmotte musiał przy starcie przeciąć ją naukos. To właśnie stało się przyczyną wypadku. Obciążony w stosunku 175 kg na metr kwadratowy aparat wystartował po przebyciu około 300 metrów, przy czym ostatnia część rozbiegu przypadła na zwykły teren. W tym okresie zapewne kamień, porwany przez strumień śmigłowy, uderzył w lewy statecznik poziomy, uszkadzając drewniany dźwigar. Podobny wypadek przydarzył się już ekipie Caudron'a nie poraz pierwszy. — Z początku pilot nie zauważył nic niezwykłego, poza pewnymi drganiami na knyplu. Po przebyciu 2 km szybkościomierz wskazał 620 km/g., co nie stanowiło jeszcze maksimum. W tymże czasie drgania wzrosły, po tym ster „zmiękł". Krótkie zastanowienie i parę ruchów knyplem przekonały Delmotte'a, że nie zdoła posadzić maszyny na ziemi. Wobec tego wznosi się szybko na 750 m i skacze ze spadochronem. Oto jest koniec epopei. Caudron „C — 712", który miał pobić rekord amerykański o przeszło 50 km/godz., przy mocy, wynoszącej zaledwie trzy czwarte tego, ile miał samolot Hughes'a, zamienił się w stertę odłamków.

Holandia

3.000.000 km! Pilot holenderskiego towarzystwa K. L. M., p. Smirnow, ukończył pomyślnie trzeci milion kilometrów. Jest on lotnikiem jeszcze z czasów wojny, podczas której latał na froncie w charakterze oficera-pilota armii rosyjskiej.

Italia

Rzym — Haifa. Włochy nadal rozbudowywują swoje połączenia lotnicze ze Wschodem. Niedawno uruchomiona została przez towarzystwo „Ala Littoria" linia Rzym — Ateny — Rodos — Haifa.

Turyn — Paryż. Najszybsza linia pasażerska świata eksploatowana jest przez Włochy. Na trasie Turyn — Paryż od kwietnia używane są przez towarzystwo „Avio Linee Italiane" dolnopłaty dwusilnikowe Fiat „A. P. R. 2", które rozwijają handlową szybkość 381 km/godz. Odległość między tymi miastami wynosi 650 km. Samolot Fiat „A. P. R. 2" zabiera 8 pasażerów, załogę i pocztę. Fotografię jego znajdą Czytelnicy w zeszycie listopadowym Skrzydlatej z 1935 roku. Posiada on 2 silniki Fiat „A. 59 R" o mocy 700 KM na wysokości 2000 m.

Niemcy

25-lecie D. V. L. 20 kwietnia 1912 r. założony został, głównie za przyczyną prof. Prandtl'a, Hergesell'a i Bendemanna, niemiecki instytut badawczy „Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt". Obecnie urządzenia Instytutu, które znajdują się w Johannisthal pod Berlinem, należą do najlepszych i najnowocześniejszych na świecie.

Koniec „Deutscher Luftsport Verband'u". Rozporządzeniem kanclerza Hitlera z drugiej połowy kwietnia rozwiązany został utworzony przed paru laty „Deutscher Luftsport Verband". Na jego miejsce powołano do życia „Nationalsozialistisches Fliegerkorps". Celem tej zmiany jest ściślejsze związanie pilotów ze sprawami partyjnymi, co między innymi wyraża się w zakazie równoczesnego należenia do N. S. F. K. i do oddziałów S. A., S. S. lub N. S. K. K.; wszystkie bowiem te organizacje mają jednakowo partyjny charakter. Także „Nationalsozialistisches Fliegerkorps" podlega ministrowi lotnictwa, który wyznacza jego szefa. Pierwszym komendantem mianowany został gen. Christiansen. Dotychczasowy szef D. L. V., pułk. Mahncke, pełni już od paru tygodni funkcje dowódcy jednostki liniowej „Hindenburg".

Berlin — Helsinki. 1 maja otwarto nowe połączenie Berlina z państwami bałtyckimi. Linia prowadzi z Berlina przez Gdańsk, Królewiec, Kowno, Rygę i Tallin do Helsingforsu. Dotychczasowe połączenie Tallin — Leningrad przerwano.

Ekspansja Niemiec. Gdy Anglia oddaje się całkowicie zadaniom dozbrojenia imperium, Niemcy, zmuszone stale walczyć o dewizy, usilnie popierają eksport przemysłu wojennego. Po większej tranzakcji ze Szwecją na bombardujące Junkersy Ju-86, dowiadujemy się obecnie o dalszych zdobyczach dwupłata szkolno-treningowego Focke — Wulf 44 „Stieglitz". W ostatnich czasach samoloty te sprzedawano do następujących krajów: Austria, Szwecja, Turcja, Brazylia, Argentyna, Boliwia, Chiny, Kamerun i t. d. Prawa licencyjne nabyła Austria, a ostatnio Brazylia i Szwecja.

St. Zjednoczone

New York — Londyn — New York. Z okazji angielskich uroczystości koronacyjnych, dwaj lotnicy amerykańscy, Dick Merrill i Jack Lambie, dokonali niezwykłego wyczynu. Wystartowawszy 9 maja z lotniska Floyd — Bennett — Field na dwusilnikowym Lockheed „Electra", wylądowali nazajutrz w Anglii, w hrabstwie Essex, na lotnisku wojskowym North Wealth, skąd po 7 minutowym postoju ruszyli w dalszą drogę do Londynu. Przybycie do Croydon nastąpiło w 21 godzin i 3 minuty od chwili startu z Ameryki, co daje średnią „handlową" 270 km/godz. 13 maja wystartowali w powrotną drogę przez ocean z Southport — Liverpool. Tym razem podróż odbywała się jeszcze prawidłowiej, niż w pierwszym kierunku, kiedy to po drodze zepsuło się radio. Po przybyciu nad lotnisko Floyd— Bennett, stwierdzili, że z powodu ulewnego deszczu nie nadaje się ono do lądowania, wobec czego zawrócili do bazy morskiej Squantum koło Bostonu. Stamtąd wystartowali do Newark, lecz napotkawszy po drodze przejaśnienie, skierowali się spowrotem do Floyd — Bennett, gdzie wylądowali wśród owacyj tłumów po 24 godzinach i 20 minutach od chwili startu z Anglii. Ich całkowita nieobecność w New Yorku trwała zaledwie 4 dni i 23 godziny. Byłaby to piękna zapowiedź wyścigu transatlantyckiego, któremu teraz niespodziewanie usiłują przeszkodzić władze amerykańskie.

Znak czasu. Zakłady Boenig mają za rok ubiegły przeszło 150 tysięcy dolarów zysku. W roku 1935 poniosły blisko 350.000 $ straty. Obrót — 2.318 tys. dolarów.

1500 KM. Silnik Wright „R — 2600" o mocy maksymalnej półtora tysiąca koni, cieszy się dużym zainteresowaniem. Kilkadziesiąt egzemplarzy zamówiły już amerykańskie towarzystwa komunikacyjne.

PRZEGLĄD WYDAWNICTW

KSIĄŻKI

Stefan Łaszkiewicz — „Sępy", powieść lotnicza

Dwaj lotnicy, dowódca eskadry Brandt i młodszy oficer Korejwo zakochali się w pannie Janinie, przy czym tak się składa, że żaden z nich nie wie nie tylko o miłości drugiego do panny, ale nawet o tym, że obaj znają tę samą osobę. Co więcej, panna Janina (córka ziemianina z Wileńszczyzny) nie wie, kto jest Brandt i jak się on nazywa. Uczucia panny skłaniają się ku Brandtowi, ale ponieważ wskutek różnych komplikacji ten ostatni nie odpisuje na jej listy, Janina omal nie zostaje kochanką Korejwy. Sytuacja wreszcie wyjaśnia się na korzyść Brandta: następuje przypadkowa konfrontacja wszystkich trojga, Janina zostaje przy Brandtcie, Korejwo odchodzi ze złamanym sercem.

Ten niewymyślny wątek romansu, którego rozwiązanie czytelnik przewiduje od samego niemal początku, przepleciony jest zdarzeniami z życia lotników, które autor zna niewątpliwie dobrze i z którego daje kilka ciekawych, autentycznych impresji. Są to najlepiej napisane i najbardziej wartościowe strony książki. Strony, dla których warto ją przeczytać i warto wybaczyć wiele młodemu, zdolnemu autorowi, nie panującemu jednak jeszcze ani nad formą ani nad konstrukcją powieściową. Kiedy Łaszkiewicz zabiera głos w sprawach ściśle związanych z lataniem, zwykle ma rację. Obserwacje jego są wnikliwe i trafne. Nawet język staje się bardziej prosty i czyściejszy.

Ale dobre strony kończą się tam, gdzie zaczyna się romans.

Łaszkiewicz do tego stopnia upaja się słowami, że zdaje się zapominać o ich sensie. Jego proza jest wskutek tego nieopanowana i mętna.

Dla przykładu przytaczamy pierwszy lepszy ustęp z pośród bardzo wielu tego rodzaju (str. 154):

„Korejwo dziękował i brał zaborczym wzrokiem pastelową smukłość (!) jej dłoni, gdy mu nalewała bursztynowy, iskrzący się płyn. Przywierał oczami do ręki, wychylającej się z rękawa bluzki, jak łodyga kwiatu. Miał już w sobie głęboko przeczucie, tęsknotę tej ręki (!)".

Albo tak (str. 149):

„Wspomnienie wczorajszej jazdy wtargnęło przed oczy, jak tabun nieujarzmionych, pełnych dzikiego piękna koni i napełniło cały pokój (!)".

Otóż zarówno nie można „mieć w sobie przeczucia tęsknoty ręki", jak nie do pomyślenia jest aby „wspomnienie napełniło pokój".

Jeszcze gorzej jest gdy autor każe Korejwie „uwodzić" Janinę (str. 204):

„Całował teraz jej oczy, włosy, szyję. Drżał cały. Zaczynał się przepełniać bezprzytomnością. Janina przyjmowała od niego drżenie i ogień. Stali na środku pokoju spleceni w nierozerwalnym uścisku, chłonąc zmysłami bezpamięć wszystkiego, która zaczęła w nich powstawać i obejmować ich pożogą, aż stanęli na przeciwko siebie, jak dwie płonące pochodnie. Korejwo uniósł bezbronną dziewczynę i złożył ją na tapczanie. W tym samym momencie ozwało się pukanie do drzwi.

— To ja, panie poruczniku — rozległ się czyjś męski głos. — Pani gospodyni kazała powiedzieć, że telefonują do pana porucznika.

— Nino, pozwolisz, że przeproszę ciebie na chwileczkę — mówił. — Żeby ci się nie nudziło, obejrzyj te albumy — położył przed nią kilka."

Moim zdaniem, Łaszkiewicz powinien pisać o sprawach, które zna i czuje, a więc o lataniu, pozostawiając romanse na ugorze swej pracy pisarskiej. Gdy potrafi poskromić swój przesadny styl, uprości go, zrzuci zeń balast kiepskich porównań i oczyści swą polszczyznę z takich wyrażeń jak „przelatywać ze strony w stronę" (w znaczeniu —z miejsca na miejsce), „szczęście tych dwojga, pochłoniętych w sobie" i t. p. — jego utwory będzie się czytało z prawdziwą przyjemnością, czego niestety, w odniesieniu do „Sępów", powiedzieć jeszcze nie można.

J. Meissner

Flugtechnisches Handbuch, tom II i III Pod redakcją dr. inż. R. Eisenlohra

W r. ub. donosiliśmy o ukazaniu się pierwszego tomu tego interesującego wydawnictwa. Tom drugi, będący dziełem kilkunastu autorów niemieckich i zagranicznych, poświęcony jest zagadnieniom komunikacji lotniczej i sportu. W porównaniu z pierwszym tomem materiał jest rozłożony w sposób dość dowolny, co zresztą bynajmniej nie umniejsza wartości poszczególnych rozdziałów. Ważniejsze działy dotyczą: pilotażu w lotach ślepych i wysokościowych, komunikacji (oświetlonej bardzo wszechstronnie — technika, ekonomia, polityka, organizacja); samolotów sportowych, organizacji sportu lotniczego w Niemczech, szybownictwa i motoszybowców, lotu ptaków, konstrukcyj bezogonowych i t. d. Każdy temat potraktowany jest tak, że daje pojęcie o drodze rozwoju i możliwościach odnośnie każdego zagadnienia.

Tom III poświęcony jest zespołowi napędowemu (rozdziały: rozwój silnika lotniczego, zabudowanie i chłodzenie, silnik wysokościowy, gaźniki, osprzęt silnikowy i doglądanie silnika, paliwa i smary, wreszcie — śmigła). Część druga tego tomu omawia szereg tematów specjalnych, dotyczących nawigacji, przyrządów pokładowych, fotografii z powietrza, prawa lotniczego i medycyny lotniczej.

Całość sprawia bardzo dobre wrażenie i daje doskonałe pojęcie o całokształcie współczesnych problemów lotnictwa.

Niebawem ma się ukazać ostatni tom wydawnictwa, poświęcony meteorologii, balonnictwu i sterowcom.

CZASOPISMA

Czesi o naszym szybownictwie i o doktorze Kochańskim

W 4-ym numerze organu Masarykovej Leteckiej Ligi p. Fr. Synecky zajmuje się obszernie szybownictwem polskim. Przede wszystkim podkreśla, że zawody poznańskie byłyby pierwsze tego rodzaju na świecie. Zadatkiem na ich powodzenie jest dokładna organizacja meteorologiczna i badania specjalne. „Ze vsech narodu prave Polaci venuji najvetsi peci studiu a pruzkumu ovzdusi, aby položili zaklady pravidelne plachtarskie turistyce". Dalej jest mowa o mapkach regionalizmów dr. Kochańskiego z marcowego zeszytu Skrzydlatej. „Takiej mapki potrzebowalibyśmy i dla Czechosłowacji" — zauważa autor. Następnie omawia projekt przelotów z czeskiego szybowiska Žlin do różnych miast Polski, stosownie do mapek dr. Kochańskiego. Np. „przy południowym wietrze mogliby nasi szybownicy lecieć przez Kraków, Kielce, do Warszawy, albo od Krakowa zboczyć na Poznań"! Nie tak to łatwo! — Ale grunt to zapał. P. Fr. Synecky ma go pod dostatkiem.

Pisano tu kiedyś, że Czesi nazywają dr. Kochańskiego „polskim Georgii'm".

PROSIMY O ODNOWIENIE PRENUMERATY NA II. PÓŁROCZE

ADMINISTRACJA SKRZYDLATEJ POLSKI

PLON PIERWSZEJ DEKADY

Pierwsze dziesięć dni ciągnienia czwartej klasy trzydziestej ósmej Loterii Klasowej dały obfity plon w postaci licznych dużych wygranych.

W okresie tym padły dwie wygrane po 75.000 złotych, na numery: 72737 w Przemyślu i 84967 w Łodzi. Właścicielami poszczególnych ćwiartek tych losów byli robotnicy, rzemieślnicy, nauczyciele i urzędnicy.

Po 50.000 złotych wygrało ogółem pięć numerów, mianowicie: 103949, 31656, 39291, 24518 i 172413.

Jedna z ćwiartek tego ostatniego numeru znajdowała się w posiadaniu **p. Pelagii Stodolnej** z Działdowa.

Z pośród sześciu wygranych po 30.000 złotych wymienimy numer 167310, którego jednej ćwiartki właścicielką jest **p. Władysława Taranówna**, pracownica domowa przy ulicy Sienkiewicza 1 m. 26 w Warszawie.

Że kapryśna bogini Fortuna obdarza sympatią tych, którzy dochowują jej wiary dowodzi wypadek następujący:

Pan Józef Porwoł, syn rolnika z powiatu rybnickiego na Śląsku Górnym przybył do Warszawy w poszukiwaniu pracy. Dziesięcio hektarowe gospodarstwo nie mogło bowiem wyżywić licznej rodziny, złożonej z rodziców i dziewięciorga dzieci — pięciu córek i czterech synów.

Przybywszy do stolicy p. Porwoł postąpił sobie bardzo odważnie: oto ze swych szczupłych środków, tak szczupłych, że musiał sprzedać ostatnie ubranie, kupił cały los do pierwszej klasy bieżącej Loterii. Z wielkim wysiłkiem zdołał dobrnąć do czwartej klasy i oto w dziewiątym dniu ciągnienia na jego los Nr. 63475 padła wygrana 10.000 złotych. Czym jest ta suma dla p. Porwoła najlepiej zrozumieją ci, którzy tak jak on nie posiadają stałej pracy i żyć muszą z dorywczych zarobków.

Pan Porwoł zamierza z wygranych pieniędzy spłacić swoje rodzeństwo i objąć gospodarstwo na siebie.